- ŚMIGŁOWCE TURBINOWE DOKTORA MILA
- Z MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH
- MOJE NIEBO

SKRZYDLATA POLSKA

NR 45 (748) ● 7. XI. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

Radziecki lekarz-kosmonauta, Borys Jegorow, w kabinie wirówki w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie. Patrz na stronach 4—5: KOSMICZNY LEKARZ W WARSZAWIE. Foto: A. Ziemiński

WICEPREMIER ZENON NOWAK OBJĄŁ PATRONAT NAD V RAJDEM DZIENNIKARZY I PILOTÓW

WICEPREMIER Zenon Nowak przyjął w Warszawie przedstawicieli Komitetu Organizacyjnego V Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów w osobach: wiceprezesa Aeroklubu Wrocławskiego — inż. Antoniego Chojcana, przedstawiciela Rozgłośni Wrocławskiej Polskiego Radia — red. Marii Teisseyre i przewodniczącego Klubu Publicystów Lotniczych SDP — red. Jerzego R. Koniecznego.

Wicepremier Zenon Nowak poparł program V Rajdu, który w przyszłym roku powiązany będzie z obchodami Tysiąclecia Państwa Polskiego oraz Tygodniem Ziem Zachodnich i Północnych, wyrażając zgodę na objęcie patronatu nad Rajdem.

W październiku odbyło się w Warszawie posiedzenie przedstawicieli organizatorów V Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów: Aeroklubu PRL, Aeroklubu Wrocławskiego, Rozgłośni Wrocławskiej Polskiego Radia, Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich oraz redakcji tygodników: „Skrzydlata Polska" i „Wiraże", na którym ustalono założenia programowe V Rajdu. Rozegranie jego przewidziano w dniach 22—29 maja 1966 r., ustalając m. in. trasę w dwóch wariantach: krajowym i zagranicznym.

Przedstawicieli Komitetu Organizacyjnego Rajdu przyjął prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, który ustosunkował się pozytywnie do założeń programowych V Rajdu.

(j. k.)

SUKCES „CZERWONYCH BERETÓW" W NRD

NA terytorium Niemieckiej Republiki Demokratycznej odbyły się w okresie od 16 do 22 października br., zgodnie z planem Sztabu Zjednoczonego Dowództwa Krajów Układu Warszawskiego, ćwiczenia wojsk Narodowej Armii Ludowej NRD, Czechosłowackiej Armii Ludowej, Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej. Ćwiczeniami kierował dowódca naczelny Grupy Wojsk Radzieckich w Niemczech gen. armii P. Koszewoj.

Ćwiczenia, które stanowiły końcowy etap w szkoleniu czterech bratnich armii w roku 1965, zademonstrowały wysoki stopień wyszkolenia i gotowości bojowej wszystkich rodzajów broni, a jednocześnie stały się pokazem praktycznego zastosowania w działaniu nowoczesnej techniki bojowej, umiejętnego dowodzenia wojskami na polu walki oraz wspaniałą demonstracją jedności idei i braterstwa broni zaprzyjaźnionych armii. Zadania w dziedzinie obrony rejonów Europy środkowej przed wtargnięciami napastnika, postawione przed wojskami uczestniczącymi w ćwiczeniach, zostały wykonane całkowicie.

W ćwiczeniach, wśród ministrów Obrony krajów socjalistycznych i wyższych oficerów armii krajów Układu Warszawskiego, wziął udział minister Obrony Narodowej PRL, Marszałek Polski Marian Spychalski. Przyglądał się ćwiczeniom również sekretarz KC PZPR Władysław Wicha.

Jak wynika ze sprawozdań wszystkich specjalnych wysłanników prasy polskiej na ćwiczenia, wielki sukces odniosły w nich oddziały polskie, które weszły do akcji w dniu 21 października, wykonując skomplikowane zadania przewidziane w planie ćwiczeń. Plan ten przewidywał użycie w składzie sił „czerwonych" — naszej 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej w celu opanowania z powietrza lotniska w rejonie Erfurtu, a w dalszej fazie natarcie na tyły wojsk strony „niebieskiej" i w ten sposób zahamowanie jej ofensywy oraz przejście do przeciwnatarcia. Zadanie w takich rozmiarach wykonywała dywizja po raz pierwszy w historii swego istnienia.

Sytuacja w rejonie ćwiczeń, w dniu wejścia do akcji Polaków, przedstawiała się tak, iż wojska „niebieskich" uzyskawszy uprzednio znaczne sukcesy przystąpiły od rana do dalszych akcji ofensywnych. Wprowadzono do walki nowe dywizje i przy ich użyciu dokonano potężnego uderzenia na linie obronne „czerwonych".

Rozpoczęło się natarcie, poprzedzone druzgocącym przygotowaniem artyleryjskim. Z pomocą artylerii przyszło ponad 200 bombowców i myśliwców bombardujących, „zmiękczając" teren uderzeniami bomb i ogniem broni pokładowej. Czołgi „niebieskich" przełamały pierwsze pozycje „czerwonych", wdzierając się w głąb obrony. „Czerwoni", wykorzystując jednak podciągnięte w nocy siły, przeszli wkrótce do przeciwnatarcia. Użyto ciężkich czołgów i lotnictwa. Rozgorzała wielka bitwa pancerna.

Oddajmy teraz głos jednemu z polskich sprawozdawców prasowych, przypatrujących się ćwiczeniom:

„Jesteśmy teraz w rejonie, gdzie za chwilę rozpoczną działania nasze „czerwone berety". Lotnisko, które Polacy mają opanować, to ogromna poprzecinana betonowymi pasami startowymi przestrzeń. „Nieprzyjaciel" obsadził je mocno, rozmieszczając wokół silne oddziały obrony. Desant dywizji poprzedzany jest więc potężnym nalotem lotnictwa „czerwonych", mającym na celu przygotowanie warunków do lądowania „czerwonych beretów". Dziesiątki naddźwiękowych myśliwców bombardujących i bombowców taktycznych „oczyszczają" teren. Milkną baterie obrony przeciwlotniczej.

Pojawiają się olbrzymie samoloty transportowe, jeden za drugim. Od kadłubów odrywają się maleńkie figurki ludzkie. Po kilku chwilach rozwijają się spadochrony. Każdy samolot wyrzuca kilkudziesięciu skoczków. Całe niebo pokrywa się setkami żołnierzy kołyszących się na spadochronach. Wraz ze swymi żołnierzami jako jeden z pierwszych skacze dowódca dywizji, były żołnierz AL, gen. bryg. Edwin Rozłubirski.

Pierwsi spadochroniarze dotykają ziemi. Sprawnie, szybko „gaszą" spadochrony, odpinają je i ruszają do akcji. Wkrótce te pierwsze grupy szturmowe dywizji łamią opór przeciwnika. Błyskawicznie, w silnym ogniu, zabezpieczają pasy startowe lotniska.

Już spływa z powietrza na połączonych spadochronach amunicja, moździerze, działa i samochody terenowe. Żołnierze natychmiast uruchamiają sprzęt i wprowadzają go od akcji. Nadlatują nowe dziesiątki samolotów transportowych. Desant! Skoczkowie opóźniają otwarcie spadochronów, aby szybciej wylądować na ziemi. Wspaniała kondycja, znakomite opanowanie techniki skoku! Akcja toczy się błyskawicznie, pododdziały zajmują stanowiska bojowe.

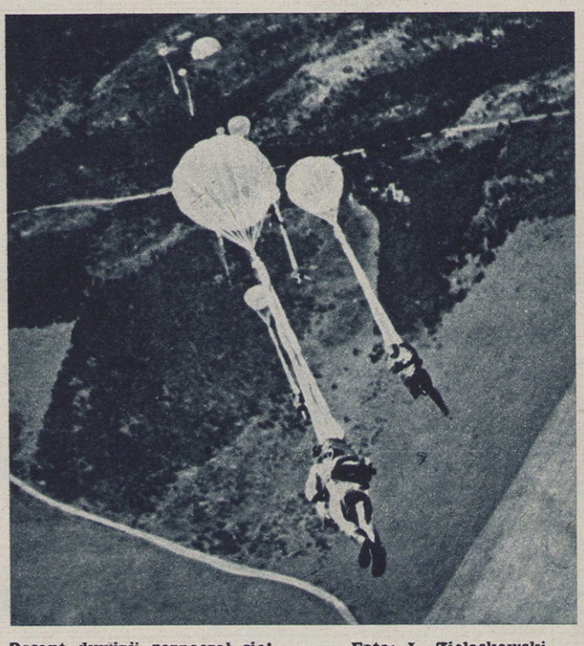
Na zdobytym lotnisku lądują kolejno samoloty transportowe. Z ich wnętrz wyjeżdżają czołgi, transportery i działa szturmowe, aby wesprzeć działania dywizji. Wkrótce Polacy wykonują zadanie opanowania lotniska, przesądzając o powodzeniu dokonanego przeciwuderzenia. Minęło tylko półtorej godziny od zaczęcia akcji".

W rejonie koncentracji, niedługo po wylądowaniu, odwiedzili żołnierzy polskich marszałek Polski Marian Spychalski i sekretarz KC PZPR Władysław Wicha, w towarzystwie wiceministrów Obrony Narodowej gen. broni J. Bordziłowskiego i gen. dyw. W. Jaruzelskiego, szefa GZP WP gen. dyw. J. Urbanowicza oraz generałów WP. Marszałek Spychalski wyraził żołnierzom gorące uznanie za wspaniałą postawę, za wzorowo przeprowadzone działania bojowe.

Żołnierze 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej byli prawdziwymi bohaterami ćwiczeń, a potem defilady w Erfurcie. Wszystkie gazety w NRD na czołowych miejscach zamieściły zdjęcia i reportaże poświęcone naszym żołnierzom w „czerwonych beretach". Dziennik „Das Volk" napisał m. in.: „Wszyscy z nich skaczą, od kucharza i pisarza po generała brygady". Podobne materiały znalazły się także w prasie radzieckiej i czechosłowackiej.

Dowódca naczelny Zjednoczonych Sił Zbrojnych Krajów Układu Warszawskiego, Marszałek Związku Radzieckiego A. Greczko, tak ocenił w przemówieniu z okazji zakończenia ćwiczeń postawę polskich żołnierzy:

„Jednostki powietrzno-desantowe działały w sposób energiczny i umiejętny, wykazały należyte przygotowanie powietrzno-desantowe oraz zdolność do przeprowadzania śmiałych manewrów na tyłach przeciwnika".



Desant dywizji rozpoczął się! Foto: L. Zielaskowski

W SKRÓCIE

W WSK OKĘCIE w Warszawie obradowała w październiku br. konferencja samorządu robotniczego. Uczestniczył w niej członek Biura Politycznego KC PZPR, Przewodniczący Rady Państwa — Edward Ochab, który jest członkiem miejscowej organizacji partyjnej. Konferencja Samorządu Robotniczego omawiała program rozwoju techniki w latach 1966—1970. Przewiduje on specjalizację WSK w produkcji nowoczesnego sprzętu lotniczego dla potrzeb gospodarki, a szczególnie rolnictwa. Wymaga to m. in. podnoszenia odporności tego sprzętu na korozyjne działanie chemikaliów. Stąd w programie prace nad jak najszerszym stosowaniem tworzyw sztucznych w wytwarzaniu różnych części, tak samolotów jak i śmigłowców oraz ich roboczego wyposażenia.

*

LOTNICZE Zakłady Remontowe zdobyły kolejno po raz trzeci sztandar przechodni Ministerstwa Obrony Narodowej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców, który tym razem przeszedł już na własność LZR. Zwycięskiej załodze sztandar wręczyli na uroczystej akademii Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i zastępca przewodniczącego ZG ZZM, Stefan Jurczyński.

*

NOWĄ Szkołę Tysiąclecia, ufundowaną przez Inspektorat Lotnictwa i miejscowe społeczeństwo, przekazano w październiku br. w Modlinie. Szkoła otrzymała imię Obrońców Modlina. Na uroczystość przybyli m. in. wicepremier Zenon Nowak i Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

*

OŚRODEK Szkolno-Wychowawczy im. Ludowego Lotnictwa Polskiego w Warszawie na Bielanach, zbudowany przez Wojska Lotnicze i OPK, otrzymał w październiku br. nowy pawilon sportowy z salą gimnastyczną, boiskiem sportowym i krytą pływalnią. W uroczystości przekazania szkole obiektu wf i sportu wzięli m. in. udział wiceprzewodniczący GKKFiT Michał Jekiel oraz gen. bryg. pil. Michał Jakubik.

*

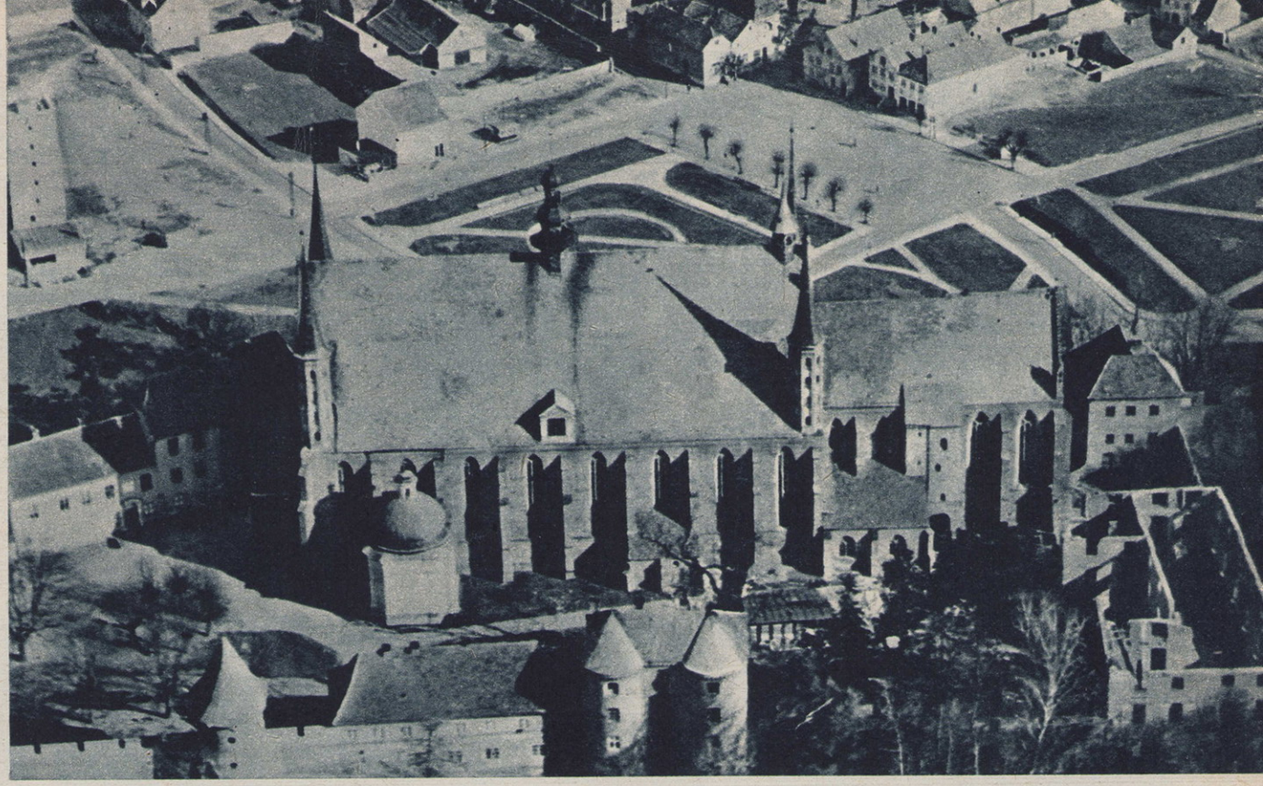
W INSPEKTORACIE Lotnictwa w Warszawie odbyło się 14 października br. kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo-Historycznej. Porządek dzienny obejmował recenzje książek: B. Arcta — „Skrzydła nad Warszawą" (recenzję wygłosił mgr Jerzy R. Konieczny), W. Kisielewskiego — „Dywizjon Ziemi Śląskiej" (książkę recenzował Janusz Kędzierski) i I. Kolińskiego — „Ludowe Lotnictwo Polskie" (główny recenzent mjr Krzemiński). Komisja omówiła w/w książki z punktu widzenia historycznego, stwierdzając m. in., iż zarówno Arct jak i Kisielewski nie uniknęli w swych książkach wielu błędów, a w podawaniu faktów z historii lotnictwa polskiego nie są zbyt ściśli.

*

PRZEDSTAWICIELSTWO szwajcarskich linii lotniczych „Swissair" w Polsce opuścił dotychczasowy dyrektor biura warszawskiego, Stefan Frauenlop. Jego miejsce objął nowy reprezentant „Swissair", Melvin Baumann. Z tej okazji odbyło się w Hotelu Europejskim w Warszawie spotkanie, na które przybyli przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, PLL LOT, biur podróży, szefowie biur zagranicznych linii lotniczych w Polsce oraz dziennikarze.

*

GDSPODARZE województwa i miasta Krakowa z przewodniczącymi: Prezydium WRN — J. Nagórzańskim i Prezydium RN m. Krakowa — Z. Skolickim, byli gośćmi u żołnierzy 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej, gdzie uczestniczyli w pokazach desantu sprzętu i wojska z dużych samolotów transportowych. Dowództwo jednostki umożliwiło także gościom przelot wojskowym samolotem transportowym.



POLSKA Z LOTU PTAKA

FROMBORK. Miasto i port rybacki nad Zalewem Wiślanym, w powiecie braniewskim. Znajduje się tu zabytkowy zespół katedralny, otoczony obwarowaniami, z gotycką katedrą z XIV wieku. Inne zabytki: ruiny pałacu biskupiego z XVI w., dawny dom kapituły warmińskiej (XV w.), obwód warowny (XIV w.). Muzeum Mikołaja Kopernika, który tu pracował, zmarł i został pochowany. Na zdjęciu — katedra.
Foto: A. Ziemiński

ECHA LOTNIA

SEZON sportowo-lotniczy mamy już poza sobą. Nie był on co prawda najbogatszy w wyczyny i rekordy, ale za to upamiętnił się wspaniałym sukcesem szybowników polskich na mistrzostwach świata w Anglii. Znakomity sukces polskich pilotów i polskich szybowców w South Cerney potwierdził jeszcze raz światowy poziom naszego szybownictwa, które jest u nas bezsprzecznie najmocniejszą dyscypliną spośród wszystkich rodzajów sportów lotniczych, i chyba nie tylko lotniczych.

Niekorzystne warunki atmosferyczne tego lata sprawiły, że sezon szybowcowy w kraju trzeba uznać za mniej udany. Z bilansu za trzy kwartały br. wynika, że nasi piloci zdobyli 111 srebrnych odznak szybowcowych, 32 złote i 7 diamentowych oraz 16 diamentów za przeloty 500 km, 35 — za przeloty docelowe 300 km i 22 diamenty wysokościowe (5 000 m). Poza tym wykonano 56 tysięcy startów szybowcowych za wyciągarką i wylatano na szybowcach ok. 34 tysiące godzin, to jest trochę więcej niż połowa tego, co każdego roku w latach ubiegłych. Bilans ten zamyka tylko jeden rekord międzynarodowy Wiery Kamińskiej.

Niezbyt wielki dorobek wyczynowy szybowników tego lata, spowodowany głównie pogodą (gdyż planowany resurs nie został w pełni z tego powodu wykorzystany), nie powinien nas mimo wszystko martwić. Wnioski z mistrzostw w Anglii jak i z doświadczeń tegorocznego sezonu letniego okażą się z pewnością pożyteczne, a nowo powołana Komisja Szybowcowa APRL, można mieć chyba nadzieję, będzie się nadal starać, aby utrzymać mocną pozycję Polski w szybownictwie światowym.

Społeczność lotnicza przyjęła z wielkim zadowoleniem wiadomość, że wicepremier Franciszek Waniołka przyjął niedawno przedstawicieli władz Aeroklubu PRL i kierownictwo Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego. W czasie spotkania omówiono problemy produkcji i techniki związane z rozwojem przemysłu szybowcowego.

Nasze dotychczasowe osiągnięcia w tej dziedzinie stawiają polskie konstrukcje na czołowych miejscach w świecie. Obecnie sprawą najważniejszą jest zachowanie tej pozycji, zwłaszcza wobec zbliżających się szybowcowych mistrzostw świata, które odbędą się w 1967 r. W związku z tym przedyskutowano zadania przemysłu w zakresie ciągłego doskonalenia sprzętu szybowcowego oraz wykorzystania dotychczasowych osiągnięć dla szybkiego rozwijania eksportu szybowców.

PO SEZONIE

W zestawieniu z szybownictwem niezwykle mocno dały o sobie znać w tym sezonie dotkliwe braki sprzętu wyczynowego w innych dyscyplinach naszego sportu lotniczego, a przede wszystkim w spadochroniarstwie i sporcie samolotowym.

Trzeba tu szczególnie podkreślić, że Komisja Spadochronowa, która w tym roku praktycznie kierowała rozwojem tej dziedziny, wobec czasowego braku kierownika wydziału spadochronowego w biurze ZG APRL robiła co mogła, aby nadać możliwie jak największy rozmach tej dyscyplinie sportu lotniczego. Ustanowiono m. in. ponad 20 rekordów krajowych, które — przyznajmy to jednak — odbiegają od poziomu wyników międzynarodowych. Nasi skoczkowie startowali w tym roku w dwóch imprezach za granicą — w Jugosławii i w NRD. W obydwu zajęli, niestety, końcowe miejsca. Wniosek z tych występów jest oczywisty: Nie nadążamy za postępem technicznym na świecie. Wobec braku nowoczesnego sprzętu spadochronowego nasi skoczkowie nie są po prostu w stanie nawiązać równorzędnej walki z czołówką światową i w tym stanie rzeczy — o ile nie będzie sprzętu na poziomie konstrukcji światowych — nie wydaje się celowe wysyłanie pełnych ekip na zawody spadochronowe, a jedynie tylko obserwatorów lub 2—3 skoczków dla podpatrywania i tzw. przenoszenia doświadczeń na nasze krajowe podwórko. Myślę jednak, że do tego nie trzeba dopuścić i po prostu kupić kilkanaście najlepszych na świecie spadochronów wyczynowych, chociażby tylko dla kadry narodowej.

O sprzęcie wyczynowym dla sportu samolotowego można pisać i dyskutować długo. Łódzkie międzynarodowe zawody w akrobacji samolotowej odsłoniły jeszcze raz nasze braki. Nie powinno już być chyba żadnych złudzeń. A w ogóle to do samolotów sportowych produkcji polskiej nie mamy jakoś szczęścia. Z drugiej strony znów nasi radiomodelarze dysponujący sprzętem o standardzie światowym też nie zachwycili i zajęli ostatnie miejsca na zawodach w Karlovych Varach. Ale to już inna sprawa.

Tak czy owak, brak wyczynowego sprzętu w spadochroniarstwie i sporcie samolotowym stał się w tym sezonie problemem nr 1 dla tych dyscyplin. Sprawy te staną niewątpliwie w centrum uwagi nowo powołanych Komisji, gdyż czas nagli. W przyszłym roku odbędą się mistrzostwa świata: w Lipsku — spadochronowe, a w Moskwie — w akrobacji samolotowej. Jeżeli będzie właściwy sprzęt — nasi mają tam szanse sięgnąć po sukcesy.

Ikarus

KOSMICZNY

Borys Jegorow otrzymał od Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego polską odznakę pilota wojskowego.

Borys Jegorow — uczestnik pierwszego załogowego lotu kosmicznego — bawił w Warszawie jako delegat związku zawodowego radzieckich lekarzy na VI Kongres Światowej Federacji Związków Zawodowych. Nie bez racji więc w kuluarach Kongresu mówiło się o Jegorowie jako o przyszłym przewodniczącym Związku Zawodowego Lekarzy-Kosmonautów...

Kosmicznemu lekarzowi towarzyszyłem z kamerą filmową w czasie jego wizyt w warszawskich zakładach pracy — „Kasprzaku" i „Róży Luksemburg", a także w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. Stąd — okazyjny fotoreportaż.

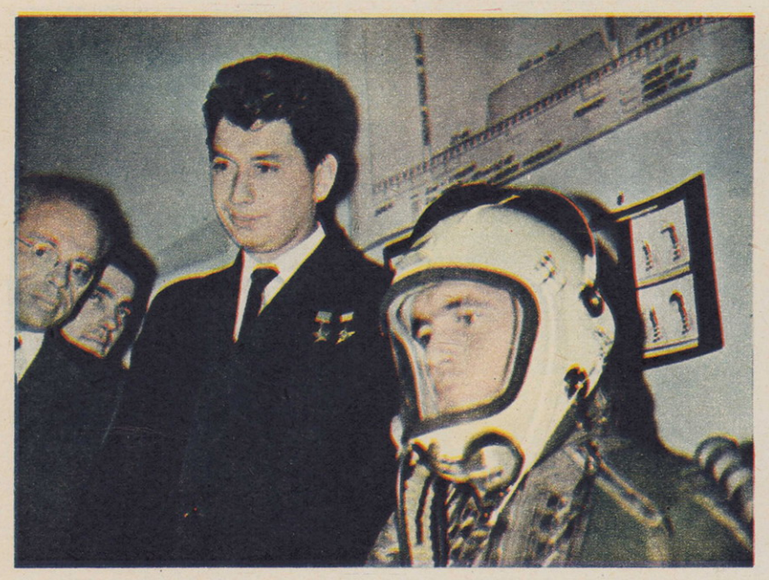
Tekst i zdjęcia:
ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Powitanie Borysa Jegorowa w Zakładach im. Róży Luksemburg.

Na spotkaniu w Zakładach Radiowych im. Marcina Kasprzaka, Borys Jegorow ciekawie i przekonywająco opowiadał o swych wrażeniach z Kosmosu. Oto fragment jego wspomnień utrwalonych na taśmie magnetofonowej:

„...Gdy nasz kosmiczny statek wszedł na orbitę, otworzyłem zasłony iluminatora i spojrzałem w dół... Spodziewałem się ujrzeć piękne widoki, zaskakujące efekty świetlne, feerię niezwykłych barw, o których tyle opowiadali koledzy-kosmonauci. Tymczasem pode mną była głęboka czerń. To było pierwsze wrażenie. Ale w chwilę później przyznałem kolegom rację: kosmiczne widoki nie miały równych sobie. Oto ziemia, jak szkolny globus z białymi plamami chmur i śniegów, żółtymi pustyniami i jaskrawozielonymi dżunglami... Błękitne, szare, zielone i fioletowe powierzchnie oceanów... Tęczowa mgła spowijająca krańce okrągłej jak piłka ziemi...

Inne wrażenia... nieważkość... zabawne i uciążliwe. Pamiętam jak przed lądowaniem, przymocowani do swych teleli, obserwowaliśmy swobodny lot w kabinie dużego i ciężkiego przyrządu, który wysunął się z pojemnika. Na wstawanie z fotela nie było już czasu, a przecież lada chwila ów przyrząd przestanie być lekkim jak piórko, odzyska swój pokaźny ciężar i... zdzieli któregoś z nas... Co tu robić? Chyba tylko na lasso... Lasso? Oczywiście! Mamy przecież ołówki na długich, cienkich sznureczkach! „Polowanie" udało się..."



Borys Jegorow w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej z zainteresowaniem słucha informacji o pracach tam przeprowadzanych.

Spotkanie w WIML zakończyło się lampką wina. Obok gościa, z lewej — Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

LEKARZ W WARSZAWIE

PRZEZ dwa tygodnie, od 8 do 22 października br., Warszawa była miejscem obrad VI Kongresu Światowej Federacji Związków Zawodowych. Ta największa organizacja międzynarodowego ruchu zawodowego, skupiająca w swych jedenastu branżowych zrzeszeniach łącznie ponad 150 mln. członków związków zawodowych, działających w poszczególnych krajach na wszystkich kontynentach globu ziemskiego co cztery lata rozlicza się ze swojej działalności oraz na mocy uchwał sankcjonowanych większością głosów wytycza program dalszego działania. Dwadzieścia lat działalności Światowej Federacji Związków Zawodowych w interesie klasy robotniczej zyskało tej organizacji wielu gorących zwolenników i sympatyków. O tym świadczy choćby fakt stałego wzrostu nie tylko zainteresowania bieżącą działalnością, zwłaszcza zaś wieloma inicjatywami i misjami dobrej woli w popieraniu dążeń ruchu zawodowego zarówno w krajach kapitalistycznych jak i tzw. trzeciego świata, ale również stały wzrost ilości członków — krajowych central związkowych zgłaszających swój akces do ŚFZZ. W ten sposób wyrażane jest praktyczne poparcie dla słusznej idei jedności działania międzynarodowego ruchu zawodowego w sprawach żywotnych dla klasy robotniczej, a wymagających wzajemnego poparcia, systematycznej współpracy i jeżeli trzeba — również pomocy.

Sprawy związane z dalszym systematycznym rozszerzaniem i pogłębianiem jednościowego współdziałania, niezależnie od warunków ustrojowych i ekonomicznych, niezależnie od rasy i przekonań religijnych, były przedmiotem obrad wspomnianego VI Kongresu ŚFZZ, o czym nasza prasa codzienna dostatecznie szeroko i wnikliwie informowała społeczeństwo. Nie mniejsze zainteresowanie wzbudziły obrady parlamentu klasy robotniczej na całym świecie, na co wskazywała obecność na Kongresie prawie 80 dziennikarzy zagranicznych reprezentujących prasę, radio i telewizję obu Ameryk, Afryki, Europy, Azji i Australii.

Z racji naszych codziennych szczególnych zainteresowań wszystkim co w sposób mechaniczny porusza się nad ziemią, podczas trwania Kongresu z uwagą przysłuchiwaliśmy się wypowiedziom dotyczącym kwestii dalszego pokojowego wykorzystania środków mogących służyć całej ludzkości w opanowaniu przestrzeni kosmicznej.

Borys Jegorow składa swój autograf dla „Skrzydlatej". Obok — red. Wiktor Bryx.

„SKRZYDLATA POLSKA" ROZMAWIA Z BORYSEM JEGOROWEM

KONGRES dostarczył dużo kronikarskiego materiału do kosmicznej tradycji... Bo przecież 8 lat temu, na podobnym Kongresie, delegaci usłyszeli sygnały pierwszego radzieckiego Sputnika. W cztery lata później, na kolejnym Kongresie, kosmonauta **Herman Titow** pod koniec swego wystąpienia dowcipnie stwierdził, iż szeregi kosmonautów są jeszcze zbyt skromne, aby można było utworzyć Związek Zawodowy Kosmonautów. Natomiast na niedawnym Kongresie w Warszawie, przewodniczący Wszechzwiązkowej Centralnej Rady Związków Zawodowych ZSRR **Wiktor Griszin** poinformował, że obecnie wśród kosmonautów działa kilku związkowców, a wśród nich m. in. lekarz i biolog **Borys Jegorow,** który 12 października 1964 r. wraz z innym naukowcem Fieoktistowem oraz Komarowem wystartował w pojeździe kosmicznym „Woschod" poza strefę przyciągania Ziemi. A że Borys Jegorow wchodził w skład delegacji radzieckich związkowców i właśnie znajdował się na sali obrad, wszyscy delegaci i obserwatorzy Kongresu zgotowali kosmonaucie prawdziwie serdeczną owację.

Oczywiście nie przepuściliśmy takiej okazji i jeszcze tegoż dnia, pod wieczór, w gronie innych dziennikarzy z prasy krajowej i zagranicznej mieliśmy sposobność do prawie dwugodzinnej rozmowy i dyskusji wokół spraw tak żywo interesujących współczesnego człowieka.

Najpierw kilka słów o Jegorowie i jego zainteresowaniach. Jest brunetem o niebieskich oczach, wzrostu więcej niż średniego. Specjalizuje się w kosmicznej medycynie i biologii. W tych dziedzinach pracuje naukowo od 1959 roku. Wolny od pracy zawodowej czas poświęca na łowienie ryb, majsterkowanie, zwłaszcza interesuje go radiotechnika. Przepada za literaturą fantastyczną, a spośród autorów tego typu lektury najwyżej ceni sobie naszego Stanisława Lema. Zresztą podczas swego pobytu w Warszawie nie omieszkał „wykroić" trochę czasu na wizytę u Lema.

Pierwszym jego odznaczeniem, jakie otrzymał za pracę społeczną i zawodową, była honorowa odznaka Związku Zawodowego Pracowników Zdrowia ZSRR. Następnym wyróżnieniem był Medal Za Pracę Przy Zagospodarowywaniu Odłogów. Za dalszą działalność zawodową, społeczną i gospodarczą odznaczony został Orderem Lenina oraz Złotą Gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego, a rząd ludowego Wietnamu, w uznaniu jego dotychczasowych osiągnięć, mających nieprzemijających wartości dla całej ludzkości, przyznał mu najwyższe odznaczenie „Bohatera Pracy". To odznaczenie wraz ze Złotą Gwiazdą miał kosmonauta przy spotkaniu z prasą. Posiada też odznakę „Kosmonauta ZSRR". W czasie rozmowy z dziennikarzami amerykańskimi posługiwał się płynnie językiem angielskim.

Jedno z pierwszych pytań zadanych kosmonaucie brzmiało:

— Jakie przyczyny zdecydowały, że na orbitę okołoziemską polecieli jednocześnie aż dwaj cywile, skoro wiadomo, iż do tej pory kosmonauci wybierani byli spośród pilotów wojskowych? A oto odpowiedź:

— Do tej pory naukowcy musieli z konieczności opierać się na materiałach uzyskiwanych z pojazdów kosmicznych drogą radiową, a uzupełnianych relacjami składanymi przez kosmonautów. W oparciu o informacje w postaci zapisów częstotliwości pulsu i oddechu kosmonauty w czasie lotu, danych uzyskiwanych metodą EKG oraz reakcji bioprądów mózgu w stadium nieważkości oraz w momentach przyspieszeń, staraliśmy się w naszych pracowniach naukowych realizować wyznaczone plany pracy. Jednak materiały uzyskiwane taką drogą i w tej postaci już nie wystarczają naukowcom do dalszego prowadzenia programu badań w kierunku zwiększania bezpieczeństwa ludzi i pojazdów w podróżach kosmicznych. Niewątpliwe jest, że w niedługim czasie podróże kosmiczne staną się bardziej masową formą transportu i z tego względu naukowcy muszą w sposób nie tylko teoretyczny ale i praktyczny prowadzić badania. Ktoś w końcu musiał polecieć, aby zebrać niezbędną porcję dalszych materiałów. Wybrano mnie i dlatego jako pierwszy lekarz mogłem w Kosmosie prowadzić badania stanu fizycznego i psychicznego moich przyjaciół — współtowarzyszy podróży. Wyniki tych badań są znane, pragnę jedynie pokreślić, że organizm ludzki potrafi szybko przystosowywać się w Kosmosie zarówno do stanów nieważkości jak i przyśpieszeń.

Inne pytanie skierowane do kosmonauty brzmiało:

— Jakie wrażenia odnoszą kosmonauci przy przeciążeniach i nieważkości?

— Wprawdzie następuje chwilowe zakłócenie niektórych układów, jak np. układu krwionośnego oraz równowagi, zwłaszcza w momentach przyspieszeń, ale jak już wspomniałem organizm ludzki szybko przystosowuje się do tych stanów.

Pytaliśmy również o skutki, jakie może na organizm ludzki wywrzeć promieniowanie.

— Na tych wysokościach, na których do tej pory okrążali ziemię kosmonauci, promieniowanie nie jest groźne dla zdrowia. Mogę posłużyć się przykładem — informuje kosmonauta — że w czasie lotu mój organizm wchłonął dozę napromieniowania, która była 300 razy mniejsza od tej, którą otrzymałem w czasie niedawnego pobytu u dentysty, w celu wykonania zdjęcia rentgenowskiego mojego uzębienia.

Znacznie groźniejsze dla zdrowia ludzkiego może być promieniowanie występujące na innych wysokościach. Dlatego od dłuższego czasu naukowcy różnych specjalności pracują nad stworzeniem takich warunków, które by w pełni zapewniały bezpieczeństwo lotów w strefach o szczególnym nasileniu promieniowania kosmicznego. Szczególnie szkodliwe dla zdrowia są zwłaszcza strumienie protonów, z którymi mamy do czynienia przy cyklicznych wybuchach Słońca. Wybuchy te można przewidzieć co najmniej na dwie doby wcześniej, a więc w zasadzie jest dostatecznie dużo czasu, aby kosmonauta mógł się przed nimi zabezpieczyć choćby w ten sposób, że wcześniej wyląduje. Wiadomo jednak, że prędzej czy później kosmonauci będą musieli latać znacznie wyżej, nawet opuszczać kabiny i z tego względu przed naukowcami stoi zadanie opracowania dalszych, bardziej doskonałych metod zabezpieczenia organizmów ludzkich oraz konstrukcji statków kosmicznych przed promieniowaniem.

Dziennikarze koniecznie chcieli usłyszeć choćby jedną anegdotę, która narodziła się nie na ziemi, ale w kosmosie... Jegorow po chwili namysłu tak oto zrelacjonował jedną z chwil w czasie swojego lotu kosmicznego:

— Jak wiecie, było nas trzech. Każdy z nas w warunkach ziemskich był przyzwyczajony do innej temperatury powietrza. Ja zimna nie znoszę, więc ubrałem się w bardzo ciepłą bluzę i spodnie. Fotele, które, jak wiecie, były przystosowane do naszego tułowia, jak się okazało nie bardzo pasowały do tego, w co się ubraliśmy. Było mi przyciasno, więc postanowiłem zdjąć spodnie. Ale w stanie nieważkości ściąganie spodni nie należy do rzeczy najłatwiejszych. Kiedy nie mogłem sobie poradzić, z pomocą pośpieszyli mi koledzy. Ja trzymałem się fotela, a oni ciągnęli za nogawki. W chwilę później ze stacji na ziemi usłyszeliśmy pytanie kierownika naszego lotu: — Co tam się z wami dzieje? Czy jesteście zdenerwowani, bo my tu notujemy zwiększoną częstotliwość waszych pulsów...

*

W czasie rozmowy okazało się, że Borys Jegorow bardzo dobrze zna współczesną historię Polski. W dyskusji posługiwał się faktami również z dziedziny gospodarki i literatury polskiej. Zna martyrologię narodu polskiego w okresie II wojny światowej. Ze szczególnym przejęciem mówił o bohaterskiej walce ludności getta warszawskiego oraz o męstwie ludu Warszawy podczas Powstania Warszawskiego.

Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" Borys Jegorow przesyła najlepsze życzenia, które skreślił na karcie pocztowej z widokiem Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Na ostatnie pytanie: — Co powinna czynić młodzież interesująca się możliwościami zdobycia zawodu kosmonauty, Borys Jegorow całkiem poważnie odpowiada:

— Przede wszystkim dobrze się uczyć i słuchać mamy i taty!

WIKTOR BRYX

„Życzę szczęścia Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" — napisał na widokówce z Pałacem Kultury i Nauki sympatyczny lekarz-kosmonauta.

ŚMIGŁOWCE TURBINOWE DOKTORA MILA

W maju ub. r. na lotnisku moskiewskim Wnukowo odbył się specjalny pokaz lotniczy dla przedstawicieli rządów i firm zagranicznych. Pokazano wówczas oferowane na eksport nowe radzieckie śmigłowce turbinowe. W roku 1965 śmigłowce te demonstrowano na XXVI Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu, gdzie wzbudziły niezwykłe zainteresowanie, będąc (obok gigantycznego samolotu ZSRR AN-22 „Anteusz") prawdziwą rewelacją tej imprezy. W drodze do Paryża śmigłowce te pokazano również w Warszawie.

Zdaniem radzieckich specjalistów od eksportu lotniczego, należy oczekiwać, że śmigłowce Mi-8, Mi-10 i Mi-6 staną się niebawem tak popularne w świecie jak Mi-1 i Mi-4. Należy podkreślić, że polski przemysł lotniczy produkował z licencji śmigłowce SM-1 (Mi-1), a obecnie przystąpił do produkcji nowoczesnego śmigłowca turbinowego konstrukcji dr. inż. M. Mila.

Inż. JAN JASIŃSKI

ZESPÓŁ konstruktorski kierowany przez dr. inż. Michaiła Mila przeszedł w ostatnich latach do projektowania tzw. drugiej generacji śmigłowców użytkowych. Generacja ta wyróżnia się przede wszystkim napędem turbinowym, a co za tym idzie, korzystniejszymi osiągami i własnościami techniczno-ekonomicznymi.

Pierwszym śmigłowcem turbinowym grupy konstruktorskiej Mila był śmigłowiec Mi-6 oblatany w 1957 r. Był to pierwszy radziecki śmigłowiec turbinowy. Jego pojawienie się było wielkim wydarzeniem w świecie lotniczym z powodu ogromnych rozmiarów tej maszyny. Wystarczy wymienić: ciężar w locie — 42 500 kG, moc startowa 11 000 KM. A przy tym jest to do dziś jeden z najszybszych śmigłowców świata. Pewien pogląd na rozmiary tego śmigłowca daje zamieszczone obok zdjęcie głowicy wirnika, przy której stoi człowiek. Sama tarcza sterująca widoczna na tym zdjęciu ma ciężar około 2000 kG, tj. więcej niż pusty śmigłowiec Mi-1! Przy budowie tej maszyny napotkano na wielkie trudności. Wynikły one z rozmiarów wirnika, który dla uzyskania dobrych właściwości w locie bezsilnikowym wykonano o średnicy 35 m. Przy projektowaniu wirników o takich rozmiarach powstaje skomplikowany splot zagadnień z wytrzymałości (dynamicznej), technologii i aerodynamiki, które należało rozwiązywać w powiązaniu ze sobą. Zwielokrotniła te trudności bardzo duża, jak dla śmigłowców, prędkość lotu (320 km/h).

Prof. dr inż. Michaił Mil podczas korekty makiety nowego śmigłowca.

Pierwszy egzemplarz Mi-6 nie posiadał (w odróżnieniu od maszyn seryjnych) skrzydeł. Skrzydła zastosowano dla złagodzenia problemów związanych z wirnikiem.

Przy tak dużych prędkościach, z jakimi lata Mi-6 (są to prędkości do niedawna jeszcze powszechnie rozwijane przez samoloty komunikacyjne), można dzięki stosunkowo niedużym skrzydłom unieść znaczny ciężar. Poza tym, właśnie w pobliżu prędkości maksymalnych wirnik z powodu występującego wtedy oderwania strug na łopacie powracającej potrzebuje odciążenia. Tutaj małe wyjaśnienie: określenia — łopata „nacierająca" i „powracająca" dotyczą łopat śmigłowca w locie poziomym. Nacierającą jest dana łopata wtedy, gdy porusza się do przodu (w kierunku lotu śmigłowca), powracającą zaś jest ta sama łopata wtedy, gdy porusza się do tyłu (w kierunku przeciwnym do kierunku lotu śmigłowca).

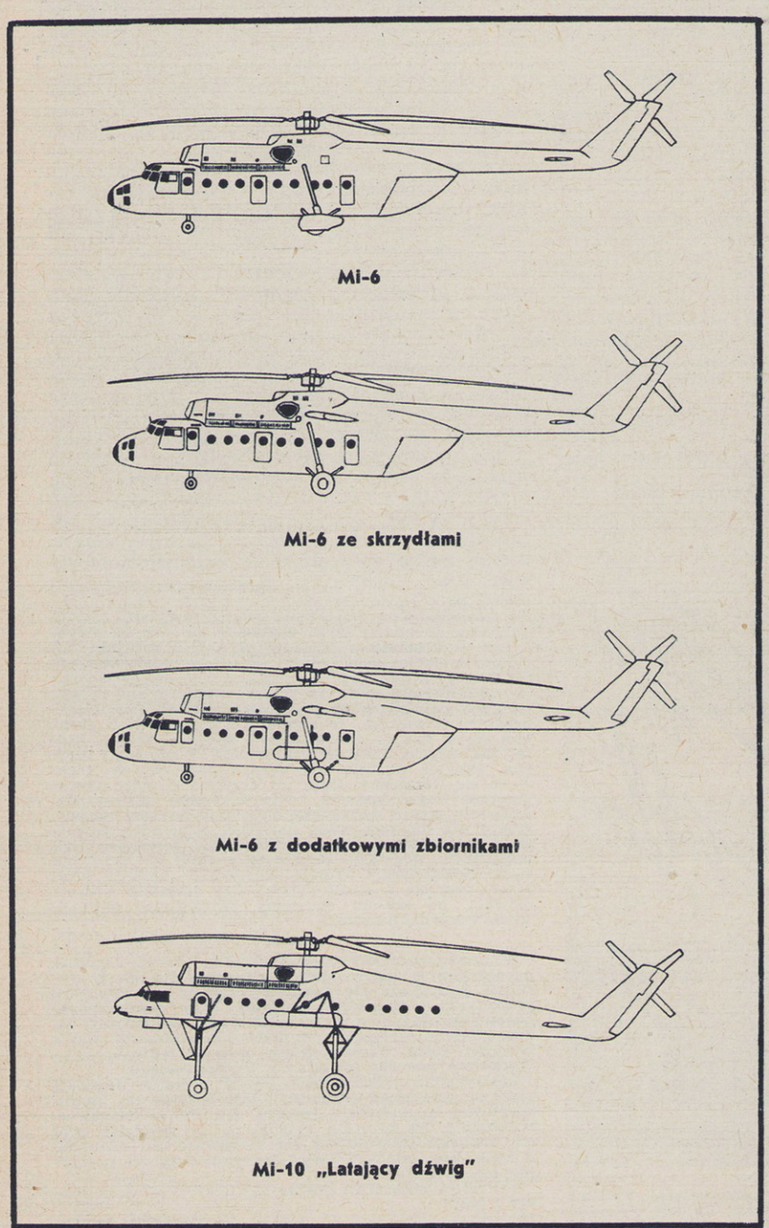
Ale sprawa zastosowania skrzydeł wcale nie jest prosta. Technicznie prawidłowa i ekonomiczna współpraca zespołu wirnik—skrzydła wymaga, aby kąt zaklinowania płata zmieniał się w zależności od warunków lotu. (W konkretnym przypadku sterowanie kąta zaklinowania skrzydła sprzężono ze sterowaniem skoku ogólnego wirnika).

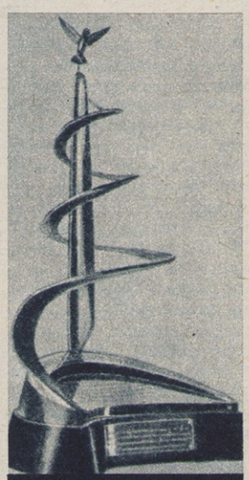
Z 42,5 T ciężaru całkowitego śmigłowca płat niesie około 1/4, więc około 10 T — tyle mniej więcej waży samolot Li-2. Kto widział ten samolot z bliska, może sobie wyrobić pojęcie, jakiego mechanizmu trzeba, by skrzydła takie przekręcały się wokół swej osi podłużnej w „takt" ruchów dźwigni skoku ogólnego. Mechanizm musi być niezawodny, odpowiednio sztywny (by nie wywołać drgań), odpowiednio łatwo i płynnie działać, a przy tym wszystkim przenosić owe 10 ton. Coś takiego swą złożonością dorównuje mechanizmowi przemiennopłatów.

Prototyp śmigłowca Mi-6, bez skrzydeł i z owiewkami na kołach głównych.

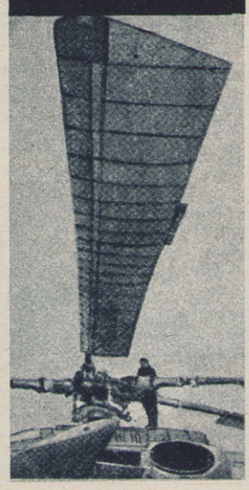
Te wszystkie problemy zostały pomyślnie rozwiązane, w wyniku gruntownych, teoretycznych, eksperymentalnych i konstrukcyjnych poszukiwań, w oparciu o ogromny zasób doświadczeń nagromadzony w ciągu wieloletniej pracy radzieckich konstruktorów śmigłowcowych. Dzieło takie wymaga ogromnych sił i środków i może powstać jedynie z kolektywnego wysiłku setek specjalistów ze sobą współpracujących.

Sukces tej pracy jest równie imponujący, jak rozmiary i osiągi tego dotychczas ciągle jeszcze (mimo upływu ośmiu lat) największego, a w swoim czasie również najszybszego, śmigłowca świata. Na śmigłowcu tym pobito cały szereg rekordów, z których najwartościowsze, to podniesienie ładunku handlowego 20 117 kG na wysokość powyżej 2000 m (na wysokość 2738 m),





Wyżej: Międzynarodowa nagroda im. I. Sikorskiego przyznana zespołowi dr. inż. M. Mila przez Amerykańskie Stowarzyszenie Śmigłowcowe w 1961 r. Z lewej: Sylwetki śmigłowców — olbrzymów. Niżej: Łopata i głowica wirnika Mi-6.



Mi-10 „Latający dźwig" przenosi domek stacji geologicznej z pełnym wyposażeniem.

oraz prędkość na bazie pomiarowej 15—25 km równą 320 km/h (w 1964 r. — 340 km/h). Za te osiągnięcia zespołowi konstruktorskiemu dr. Mila Amerykanie przyznali Międzynarodową Nagrodę im. Igora Sikorskiego za 1961 r.

Śmigłowiec Mi-6 jest zbudowany w układzie jednowirnikowym, ze śmigłem ogonowym i płatem pomocniczym. Kadłub metalowy obejmuje obszerną kabinę, w której pomieścić można 65—80 pasażerów. W tylnej części kadłuba, pod belką ogonową, znajdują się szerokie wrota napędzane hydraulicznie, przez które wprowadza się do śmigłowca ładunki o dużych wymiarach (np. pojazdy). Belka ogonowa konstrukcji metalowej umieszczona na tej samej wysokości, co znajdujące się na dachu kabiny silniki. Podwozie stałe, trójkołowe; przednie — wolnonośne, główne w postaci płaskiej kraty-wahacza, podpartej długim zastrzałem. Przednie koło — bliźniacze. Na koła główne założono owiewki.

Wirnik 5-łopatowy, metalowy. Noskowa część łopaty stanowi duralowy wyciskany profil rurowy będący głównym elementem wytrzymałościowym. Śmigło ogonowe 4-łopatowe. Płat o stosunkowo dużym wydłużeniu i rozpiętości równej około 1/2 średnicy wirnika. Sterowanie kąta ustawienia płata sprzężono ze sterowaniem skoku ogólnego.

Dwa silniki turbinowe typu TB-2BM o mocy startowej 5500 KM (nominalna — 4700 KM) każdy, konstrukcji inż. P. Sołowiewa, umieszczono obok siebie nad kabiną. Wydech gazów na boki. Silniki pracują na zasadzie wolnej turbiny, tzn., że jeden stopień turbiny napędza sprężarkę, a drugi, obracający się niezależnie od pierwszego, przekazuje swą moc na wirnik.

Duże rozmiary śmigłowca skomplikowały znacznie jego obsługę. Dla uzyskania dobrych warunków eksploatacyjnych potrzebne były specjalne rozwiązania konstrukcyjne urządzeń prostych na ogół u mniejszych śmigłowców. I tak np. osłony silników zbudowano w postaci sztywnych wrót, otwieranych hydraulicznie do poziomu i stanowiących pomosty, z których mechanik może przeprowadzać obsługę silników.

Dane śmigłowca Mi-6: Rok budowy — 1957, liczba załogi — 4 do 5, liczba pasażerów 65 do 80, średnica wirnika — 35 m, długość — 37,35 m, wysokość — 12,35 m, prędkość obrotowa wirnika — 120 obr./min., ciężar użyteczny — 12 000 kG, ciężar całkowity — 42 500 kG, prędkość max. — 300 km/h, prędkość przelotowa — 250 km/h, pułap — 4500 m, zasięg — 200 do 635 km.

W oparciu o Mi-6 opracowano śmigłowiec specjalny Mi-10 „Letajuszczyj Kran" („Latający dźwig"), wykorzystując wirnik i układ napędowy. Śmigłowiec ten ma zmieniony kadłub oraz posiada charakterystyczne, wysokie, czterogoleniowe podwozie, pozwalające na podczepianie pod kadłubem wielkich ciężarów o dużych wymiarach. Istnieje też wersja tzw. „z krótkimi nogami", o udźwigu 2—3 T większym. Na śmigłowcu tym nie zastosowano skrzydeł, gdyż jego przeznaczenie nie obejmuje zadań wymagających dużych prędkości, stąd i mniejsza obawa o oderwanie strug na łopacie powracającej. Mi-10 posiada 3 rekordy światowe, m. in. uniósł w 1965 r. 25 T na wysokość około 3000 m. Oprócz możliwości podwieszania ciężarów pod kadłubem istnieje w kadłubie kabina dla 28 osób, co wskazuje na większą uniwersalność zastosowań, niż np. w przypadku amerykańskiego „dźwigu" S-64 (którego kadłub z punktu widzenia ciężaru handlowego nie jest w ogóle wykorzystany). Śmigłowiec może lecieć z jednym pracującym silnikiem.

Gdyby rozpatrywać sprawę czysto teoretycznie, to można stwierdzić, że Mi-10 może podnieść każdy, a Mi-6 prawie każdy w pełni obciążony śmigłowiec świata. Oba giganty znajdują zastosowanie m. in. w gospodarce narodowej ZSRR przy licznych specjalnych zadaniach transportowych, polegających na przenoszeniu bardzo dużych ciężarów w niedostępne miejsce. Na pokazach w Tuszyno, a także w 1965 r. w Paryżu, demonstrowały one swą niezwykłą sprawność. Śmigłowce Mi-6 i Mi-10 były też oznaczane, jako W-6 i W-10.

Dane śmigłowca Mi-10: Liczba załogi — 3, liczba pasażerów — 28, średnica wirnika — 35,05 m, długość — 35,6 m, wysokość 15,2 m, ciężar max. — 43 T, ciężar użyteczny max. — 15 T, prędkość przelotowa — 235 km/h (bez podwieszonego ładunku), 160 do 180 km/h (z podwieszonym ładunkiem), pułap z ładunkiem 15 T — 3000 m, zasięg z ładunkiem 12 T — 250 km, zasięg max. — 630 km. W wersji pasażerskiej Mi-10 może przewozić 100—120 osób na odległość do 250 km. Pułap — 3000 m. W wersji rekordowej śmigłowiec uniósł 5 T na wysokość 7134 m. Wymiary max. podwieszanego ładunku — 20 × 8 × 3,1 (wysokość) m.

W kategorii śmigłowców mniejszych zespół konstrukcyjny dr. Mila zrealizował w 1961 r. dwie maszyny. Są to śmigłowce Mi-2 i Mi-8, niekiedy oznaczane jako W-2 i W-8. Śmigłowce te są turbinowym rozwinięciem znanych i stosowanych również u nas typów Mi-1 i Mi-4. Warto przy okazji powtórzyć banalną prawdę, że nie byłoby dzisiejszych sukcesów w postaci Mi-2 i Mi-8, gdyby nie trudne i żmudne (oraz kosztowne) badania, które w celu udoskonalenia typów prowadzono nad polepszeniem konstrukcji łopat, zwiększeniem ich żywotności, nad flatterem, rezonansem przyziemnym i całym szeregiem innych drgań. Nie byłoby dzisiejszych sukcesów, gdyby nie było owej, niestety, ciernistej drogi, prowadzącej do nowoczesności konstrukcji lotniczych.

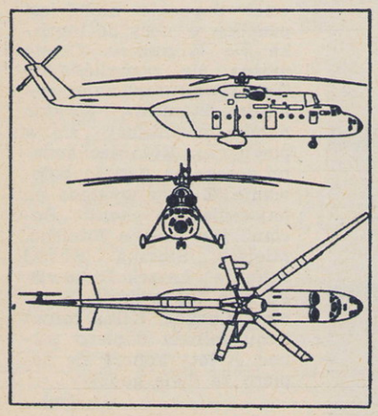
Dzięki zastosowaniu silników turbinowych o większej mocy i znacznie mniejszym ciężarze 3-miejscowy Mi-1 przekształcił się w dwusilnikowy śmigłowiec Mi-2 zabierający 8—10 osób lub ładunek 700 kG i posiadający znacznie lepsze dane techniczno-ekonomiczne.

Śmigłowiec turbinowy konstrukcji dr. inż. M. Mila zbudowany z licencji w polskich zakładach WSK — Świdnik. Foto: E. Wesołowski

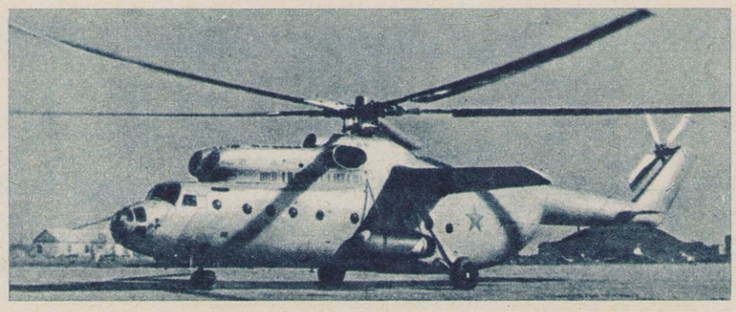
Ciężar użyteczny wzrósł o ponad 100%, ciężar w locie o około 45%. Średnicę 3-łopatowego wirnika zwiększono nieznacznie. To spowodowało zwiększenie się obciążenia powierzchni wirnika, dopuszczalne jednak dzięki większej mocy silników (i w związku z tym większym stosunkiem mocy do ciężaru).

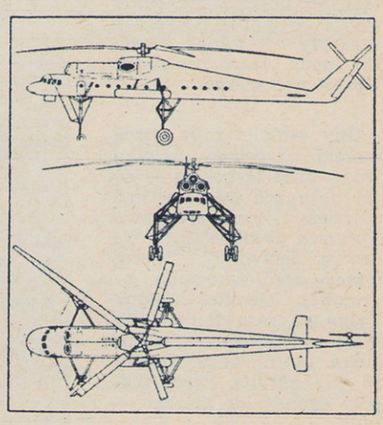
Śmigłowiec Mi-2 zbudowany jest w układzie klasycznym. Całkowicie metalowy kadłub, dzięki umieszczeniu silników obok siebie (na dachu) tworzy wygodną pod względem użytkowym kabinę pasażerską, pozwalając umieścić ładunek handlowy (i paliwo) w pobliżu środka ciężkości. Układ napędowy i sterowanie podobne do Mi-1 z tym, że zastosowano metalowe łopaty nośne, hydrauliczne sterowanie oraz metalowe śmigło ogonowe. Podwozie proste, trójkołowe, ze specjalnym amortyzatorem wykluczającym możliwość powstawania rezonansu przyziemnego; na belce ogonowej umieszczono statecznik. Dwa silniki turbinowe, o mocy startowej po 400 KM (moc znamionowa — 320 KM). Śmigłowiec posiada oprzyrządowanie pozwalające na bezpieczne loty w trudnych warunkach meteorologicznych i w nocy. Przy jego produkcji stosuje się wydajne i nowoczesne metody technologiczne, jak klejenie metali, zgrzewanie punktowe stopów lekkich oraz nowoczesne materiały.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

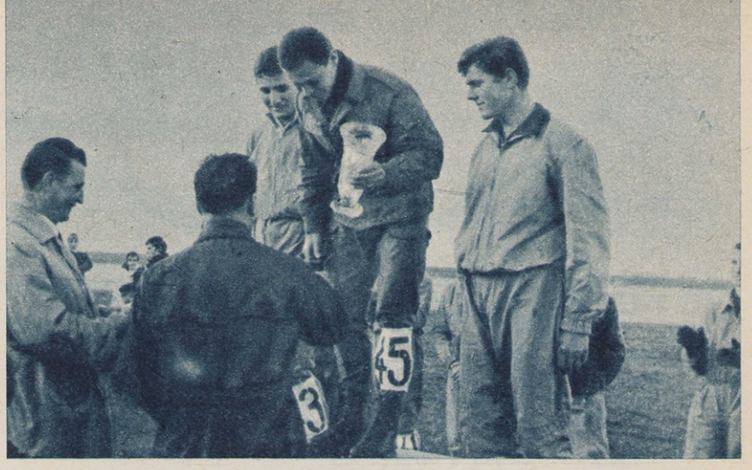


Z lewej: Mi-6 bez skrzydeł. Poniżej: Mi-6 w wersji ze skrzydłami i zbiornikami dodatkowymi. Z prawej: Mi-10 „Latający dźwig".





WARSZAWSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE



Na podium zwycięzców Warszawskich Zawodów Spadochronowych: zwycięzca Marek Szugzda (w środku) oraz Wiesław Targoński i Stanisław Zdebski. Na naszym zdjęciu moment wręczania nagród. Foto: J. Baranowski

OD z górą roku „odgrażali" się warszawscy spadochroniarze, że i oni, śladem aeroklubowych pilotów samolotowych, urządzą własne zawody. Że nie były to czcze przechwałki, świadczą rozegrane na lotnisku Gocław w dniach 15—16 października br I Warszawskie Zawody Spadochronowe. Na starcie stanęło 15 licencjonowanych skoczków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego i, poza konkursem, aktualna mistrzyni Polski Maria Puchar. Zawodnicy skakali z nieocenionego na takich zawodach samolotu An-2.

Zgodnie z regulaminem rozegrano dwie konkurencje. Pierwszą, składającą się z dwóch skoków z 800 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, wygrał Marek Szugzda — 965 pkt (na 1000 pkt możliwych do zdobycia), osiągając bardzo dobre odległości od środka koła — 3,01 m i 0,48 m. Następne dwa miejsca zajęli — Wiesław Targoński — 811,6 pkt i Jerzy Porębski — 749,9 pkt.

Drugą konkurencją był skok z wysokości 1500 m z 15-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu na celność lądowania. Punktowano ponadto styl spadania (obowiązywało spadanie płaskie) w czasie pierwszych dziesięciu sekund od momentu odzielenia się od samolotu. Na skutek nieodpowiednich warunków pogodowych zawodnicy wykonali po jednym skoku zamiast przewidywanych dwóch. Na ogólną sumę 800 możliwych do zdobycia punktów Janusz Hędowski uzyskał 760,2 pkt i został zwycięzcą drugiej konkurencji. Sławomir Rynek — 755,6 pkt i Stanisław Zdebski — 708,6 pkt zajęli dwa następne miejsca.

Po podliczeniu wszystkich punktów okazało się, że w I Warszawskich Zawodach Spadochronowych, rozgrywanych pod patronatem Zarządu Stołecznego ZMS i Stołecznego Związku Spółdzielni Pracy, zwyciężył 23-letni wychowanek AW Marek Szugzda, który zgromadził na swym koncie 1667,1 pkt.

Marek Szugzda należy do bardziej obiecujących skoczków młodego pokolenia. Zaczął skakać w r. 1960. Do tej pory ma na swym koncie 340 skoków, w tym jeden jest indywidualnym rekordem Polski, a trzy współrekordami zespołowymi. Przez pewien czas skakał w wojskach powietrzno-desantowych. Startował w Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego (dwukrotnie) i w zawodach krajowych w Strzebielinie. Nosi się z planami jeszcze bardziej niż dotąd intensywnego uprawiania sportu spadochronowego.

Ostateczne wyniki I Warszawskich Zawodów Spadochronowych przedstawiają się następująco:

1. Marek Szugzda — 1667,1 pkt; 2. Wiesław Targoński — 1502,4 pkt; 3. Stanisław Zdebski — 1286,6 pkt; 4. Stanisław Łudzień — 1053,4 pkt; 5. Sławomir Rynek — 1030,3 pkt; 6. Robert Krawczyk — 988,3 pkt; 7. Janusz Hędowski — 986,2 pkt; 8. Jerzy Porębski — 927,9 pkt; 9. Ryszard Hałaj — 908,2 pkt; 10. Leszek Panek — 752,6 pkt; 11. Jerzy Lenartowicz — 678,2 pkt; 12. Lech Jeske — 612,7 pkt; 13. Franciszek Pogorzelski — 510,4 pkt; 14 Adam Krzeski — 300,0 pkt; 15. Rudolf Antopolski — 145,0 pkt.

Startująca poza konkursem Maria Puchar zdobyła 1046,8 pkt.

Kierownikiem zawodów był Adam Flis, kierownikiem sportowym W. Dudziński, sędziami — A. Iwiński, E. Mikołajczyk, T. Szymański, sekretarzem — W. Mroczek, pilotem wywożącym S. Zmysłowski.

I WZSpad, mające na celu umożliwienie startu średnio zaawansowanym spadochroniarzom w bezpośredniej rywalizacji w zawodach, spełniły niewątpliwie swój cel. I choć jeszcze nie wszystko „zagrało" (choćby niezbyt precyzyjne wyrzucanie skoczków w drugiej konkurencji), to jednak tak zawodnicy jak i organizatorzy wynieśli wiele doświadczeń, które przydadzą się zapewne w przyszłym roku. Zawody te mają bowiem przejść do dorocznej tradycji AW.

Na podkreślenie zasługuje wysiłek aktywu sekcji spadochronowej AW z jej instr. Jerzym Łoboddą na czele, włożony w organizację zawodów. Przy pomocy przedstawicieli Zarządu i kierownictwa AW zdołali oni wciągnąć do czynnej współpracy Stołeczny Związek Spółdzielni Pracy z prezesem W. Borzęckim, młodzież z Zespołu d/s Spółdzielczości przy Zarządzie Stołecznym ZMS, Spółdzielnię Papierniczo- Poligraficzną „Zjednoczenie", Spółdzielnię Krawiecką „Astra", Sekcję Propagandy ZG APRL, przedstawicieli wojsk lotniczych i innych. Ich to właśnie zasługą były dotacje, puchary, nagrody, propaganda, proporczyki, zaproszenia, dożywianie zawodników itp.

Zakończenie I WZSpad. zbiegło się z zakończeniem w AW sezonu lotniczego 1965.

(kh)

SZYBOWCE W NOCY

MDŁE światło księżyca znaczyło niewyraźne kontury poruszających się na lotnisku osób. Jesienią zmrok zapada bardzo szybko. Noc przychodzi jeszcze szybciej.

W powietrzu unosił się zapach morza; tej nocy mniej szumiało, było spokojniejsze.

Nagle względną ciszę na lotnisku przerwał donośny głos silnika lotniczego. Po dłuższej chwili samolot potoczył się po betonowym pasie ciągnąc za sobą szybowiec. Stopniowo zwiększał prędkość. Jego nikły cień i światełka pozycyjne znaczyły kierunek lotu. Tej nocy start prowadził wprost nad morze.

★

Gdy samolot mija brzeg morski i osiąga wielką wodę, pilot szybowca — do tej pory nie latający nad morzem — odruchowo zwiększa prędkość lotu. To nawyk instynktu. Morze wtedy robi wrażenie ogromnej, ciemnej studni. Tylko od czasu do czasu na moment błyska reflektor kutra patrolowego. Dopiero gdy nastąpi zwrot zespołu ogonem do morza — tysiące świateł trójmiasta radują wzrok człowieka powietrza. Ale do wszystkiego można się przyzwyczaić. Mimo to wlot w całkowitą ciemność nad Bałtykiem nie pozostaje bez wrażenia.

Na wysokości 800 metrów następuje odczepienie szybowca od samolotu. Pilot szybowca i instruktor znajdują się już w określonej z góry strefie, gdzie następuje oswajanie się z lataniem w nocy.

★

Sekcja szybowcowa Aeroklubu Gdańskiego przeprowadziła w tym roku sześciokrotnie loty szybowcowe w nocy (1 i 15 czerwca, 22 i 24 sierpnia, 6 i 24 września). Latało 17 pilotów, którzy ogółem wykonali 138 lotów w czasie 17 h 52 min. Warto dodać, iż spośród 138 lotów 105 przypadło na loty szkolne, natomiast pozostałe należy zaliczyć do lotów treningowych. Uprawnienia w lotach nocnych otrzymało dziewięciu pilotów (ośmiu prowadziło trening). Loty przeprowadzono na szybowcu typu „Bocian", z instruktorem i bez niego. Wyróżniającym się pilotem holującym był inż. Eugeniusz Doroszewicz. Inicjatywa i organizacja lotów w nocy należała do kierownika sekcji szybowcowej Aeroklubu Gdańskiego — instruktora Stanisława Michalczuka. Spotkała się ona ze zrozumieniem kierownictwa klubu, które uczyniło wszystko, aby loty nocne były przeprowadzone w sposób prawidłowy i bezpieczny.

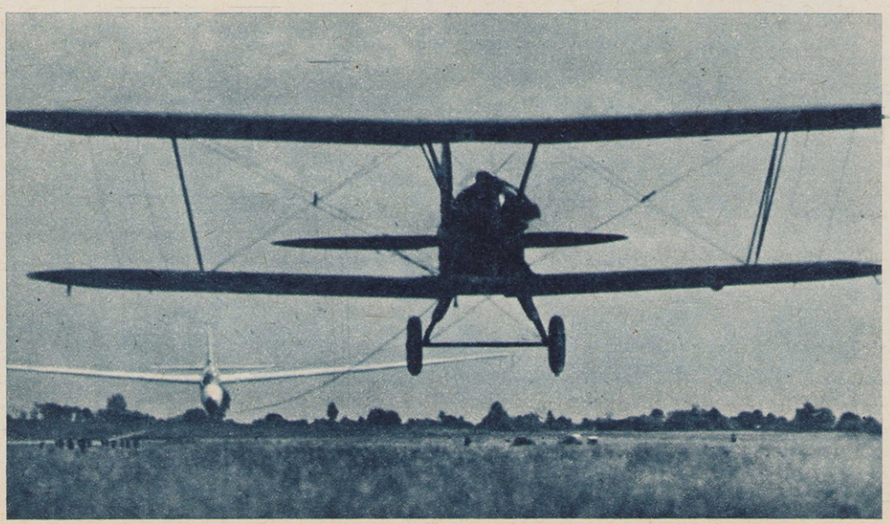
Na podkreślenie zasługuje godna pochwały współpraca gdańskiej sekcji szybowcowej z sekcją Aeroklubu Białostockiego. W ramach tej współpracy czterech pilotów z Białegostoku odbyło nocne loty w Gdańsku (Czesław Kamiński, Walenty Sawicki, Lech Sitko i Tadeusz Zalisz). Przylecieli tutaj wraz z instruktorem Januszem Gadomskim.

★

Dochodziła dwunasta minuta lotu. Trzeba lądować! Sopockie molo jest podobne w nocy do lotniska we Wrzeszczu. Często można się pomylić. Ale tym razem szybowiec pilotuje Stanisław Kostka, dobrze orientujący się w powietrzu. Różaniec świateł wyznacza pas do lądowania. Z góry wygląda on bajecznie. Po chwili „Bocian" jest już na lotnisku. Miejsce Staszka Kostki zajmuje Leszek Dubowik. Po nim lot wykona Zbigniew Luranc. Kilka minut temu minęła dopiero północ. A loty kończą się dopiero za dwie godziny.

(m)

Nocne loty są dalszą próbą sprawności lotniczej pilota — zapoznają go z innymi warunkami i sytuacjami w powietrzu, nie znanymi do tej pory. Poza lotami nocnymi w Gdańsku również i w innych klubach na terenie kraju przeprowadzono podobne doskonalenie pilotów. Między innymi w Warszawie.



MIGAWKI Z GDAŃSKA

PODGLĄDAMY „LOCKHEED TROPHY"

MIĘDZYNARODOWE zawody w akrobacji samolotowej organizowane przez Anglików, tzw. „Lockheed Trophy", rozegrane zostały w tym roku nie jak zwykle w Coventry, lecz na lotnisku Sywell koło Northampton. Z 22 zgłoszonych pilotów na starcie stanęło 15-tu. Siedmiu nie stawiło się z powodu choroby lub uszkodzenia samolotu podczas treningu.

Loty akrobacyjne poszczególnych zawodników biorących udział w „Lockheed Trophy" punktowane były inaczej niż na mistrzostwach świata. Nie punktowano oddzielnie każdej figury w wiązance, z dodatkowym punktowaniem jej wykonywania w nakazanej strefie, łącznie z elegancją i harmonią samego wykonania. Anglicy punktowali wiązanki jako całość, zwracając szczególnie uwagę na czas wykonania i utrzymanie się w strefie. Aby ułatwić pracę sędziów, do każdego zawodniczego samolotu przymocowywano wstążkę folii, dobrze znaczącej tor lotu maszyny.

Zawody miały szereg emocjonujących momentów. Zanotowano również liczne fakty ogromnej koleżeńskiej bezinteresowności. Oto znany akrobata czechosłowacki Ladislav Bezak kierował w czasie treningu lotami Francuzów — ojca i córki Delcroix'ów oraz Michaela Dossin'a, zaś Czeszka Eva Kaprasova użyczyła — za zgodą jury i zawodników — swego Z-226 „Akrobat Special" zawodniczce francuskiej Madelyne Delcroix i jej ziomkowi Dossin'owi, którzy nie mogli w półfinale startować z powodu niesprawności samolotu. Aby doprowadzić do stanu używalności jeden z francuskich samolotów, który miał lądowanie „na brzuchu", całą noc pracowali wspólnie trzej mechanicy czechosłowaccy, jeden francuski, jeden angielski i jeden niemiecki. Maszyna była drugiego dnia jak nowa.

Zwycięzcą zawodów został bezapelacyjnie zawodnik czechosłowacki Jiri Stoklasa (na zdjęciu powyżej). Drugie miejsce zajął Anglik Neil Williams, trzecie — reprezentant CSRS Ladislav Bezak. Anglik Boddington, który zajął 4 miejsce, stwierdził z humorem, że fakt ten jest „zagadką Lockheed Trophy". Bezak, zapytany co sądzi o swym trzecim miejscu, odparł: „Dla Bezaka zająć trzecie czy pierwsze miejsce — to wszystko jedno. Ważniejsze jest to, że André Delcroix i Herbert Greb zajęli piąte i szóste miejsce." (O tych dwóch ostatnich mówiono, że „chodzili do Bezaka do szkoły).

Szybownictwo

W dniach 29 — 30 października br. obradowała w Paryżu Komisja Szybowcowa FAI. Głównymi tematami było ustalenie miejsca i daty przyszłych mistrzostw świata oraz włączenie szybownictwa do rozgrywek olimpijskich na najbliższym spotkaniu sportowców świata w 1968 roku.

●

Dziewiątego sierpnia br. pilot Ross Briegleb i pasażer David Nees na szybowcu Schweizer 2 — 32 ustanowili nowy rekord krajowy USA, przelatując trójkąt 100 km z prędkością 96 km/h. Jak wiadomo, międzynarodowy rekord 108 km/h należy do pilotów polskich.

●

Szybowiec francuski SIREN „Edelweiss" otrzymał oficjalne zezwolenie władz lotniczych USA na wykonywanie lotów na terenie Stanów. Warto podać, iż po zwycięstwach w South Cerney produkcja w zakładach SIREN do końca bieżącego roku wynosiła 1 szybowiec miesięcznie, w roku przyszłym przewidywane jest zwiększenie produkcji do dwóch maszyn miesięcznie.

●

Loty ptaków, szczególnie nad oceanami, są tematem licznych studiów, oddających lub mogących oddać w przyszłości ogromne usługi szybownictwu. Na ostatnim kongresie OSTIV Francuz Raymond Sirretta, redaktor naczelny miesięcznika „Aviasport", przedłożył interesujący referat na temat migracji ptaków, zachowania wysokości lotu nad Atlantykiem itp., z wnioskami dla szybownictwa w pokonywaniu wielkich obszarów wód.

●

Oryginalne projekty szybowca i motoszybowca o dwóch płaszczyznach nośnych (dwupłatowiec) ogłosił Francuz J. Lecarme. Chodzi o szybowiec o ciężarze całkowitym 600 kG i obciążeniu jednostkowym powierzchni nośnej 6 kG/m². Rozpiętość skrzydeł 20 m i wydłużenie 20. Myślą przewodnią konstruktora było stworzenie szybowca zdolnego do pokonywania wielkich odległości. Trudno naturalnie obecnie przewidzieć czy dwupłatowy szybowiec będzie do tego celu najlepszy, mimo iż teoretycznie projekt jest uzasadniony.

●

Na małych mistrzostwach szybowcowych, rozegranych w Gand (Belgia) w obsadzie międzynarodowej, zwyciężył Labar — Francja na szybowcu „Edelweiss". Jedenaste miejsce zajął Nizet na polskiej „Musze". Jak wynika z listy startowej, w zawodach uczestniczyły 3 „Muchy" i jedna „Jaskółka".

(kp.)

SOFIA LOREN AERONAUTKĄ

Sławna gwiazda filmowa Sofia Loren gra główną rolę w filmie pt. „Lady L", który ostatnio został zrealizowany we Francji. Akcja filmu toczy się w wieku XIX, zaś jedną z wielu atrakcji bogatej w wydarzenia fabuły jest lot balonem, jaki piękna Sofia odbywa wspólnie ze swym partnerem. Na zdjęciu: Sofia Loren — Lady L w koszu balonu.

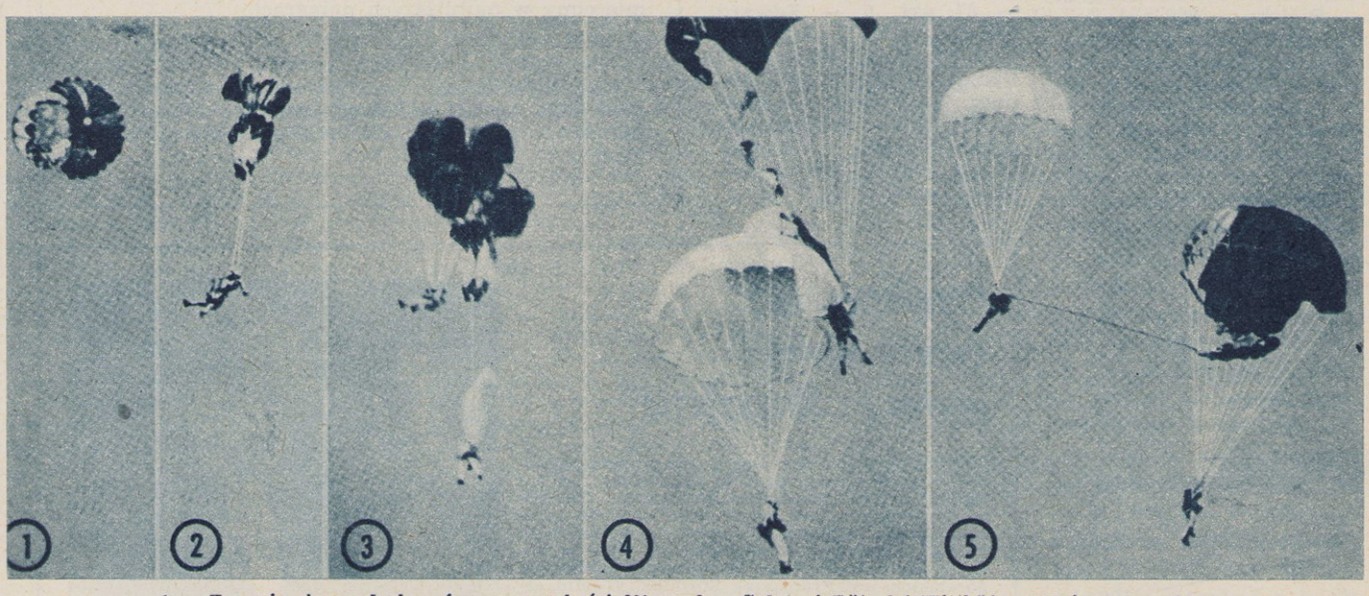
15 października br. lotnictwo USA dokonało drugiej już próby startu rakiety nośnej „Titan—3C". Próba uwieńczona została tylko częściowym sukcesem, gdyż ostatni człon, który miał wyrzucić trzy sztuczne satelity na oddzielne orbity — zawiódł. Trzeci człon rozerwał się w 55 minut po starcie, a szczątki jego krążą na wysokości około 700 km. „Titan—3C" jest obecnie najpotężniejszą rakietą USA.

*

16 października br. z ZSRR wyrzucono 92-go już satelitę badawczego z serii „Kosmos". Satelita okrąża Ziemię w ciągu 89,9 min. Największa odległość jego orbity od Ziemi wynosi 353 km, a najmniejsza 212 km. „Kosmos—92" kontynuuje badania kosmiczne rozpoczęte 16 marca 1962 roku. W dniu 19. X. wyrzucono 93 satelitę z tej samej serii.

*

„Błyskawica—1", unowocześniony radziecki satelita komunikacyjny, który w połowie października br. wprowadzony został na orbitę ziemską, ma na pokładzie nadajniki o mocy 40 Watów. Warto podać, że moc nadajników amerykańskiego satelity „Early Bird" wynosi 4 Waty



1 — Zwarcie się spadochronów na wysokości 200 m. 2 — Splątani Rütze l i Witthöft opadają razem. 3 — Rütze l otwiera spadochron zapasowy. 4 — Spadochron rezerwowy Rütze la otworzył się. Nad nim Witthöft. 5 — Na moment przed szczęśliwym lądowaniem.

CENA ODWAGI

26 LIPCA 1964 roku na lotnisku zachodnioniemieckim Leutkirch odbywały się grupowe skoki treningowe kadry narodowej NRF, z wysokości 1 000 m, na celność lądowania. W międzyczasie wykonywali również skoki z wysokości 2 100 m spadochroniarze zapasowi, wśród nich Lothar Rütze l i Friedrich Witthöft.

Jako pierwszy ze śmigłowca Sikorski H-34 wyskoczył Rütze l. Za nim — jeszcze pięciu kolegów. Rütze l otworzył spadochron na wysokości 600 m, po 30 sekundach spadania. W pobliżu siebie, w odpowiedniej odległości, spostrzegł trzech opadających skoczków. Nie widział jeszcze dwóch — przypuszczał, że ich widok zasłania mu czasza własnego spadochronu.

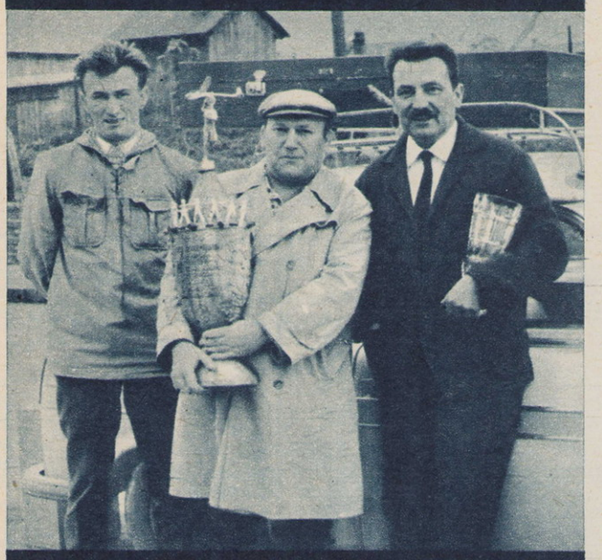
Na wysokości 200 metrów Rütze l rozpoczął manewrowanie do lądowania na krzyż. Nagle spostrzegł na lewo od siebie, w odległości 6 metrów i nieco niżej, opadającego Witthöfta. Zbliżał się on, niebezpiecznie, coraz bliżej. Nastąpiło zwarcie się czasz. Pozbawiona wypełniającego ją powietrza, wskutek zwarcia z drugim spadochronem, czasza spadochronu Rützla zamieniła się w kłąb bezwładnie spadającej materii. Rütze l wplątał się nogą w linki nośne spadochronu Witthöfta. Uczynił kilka prób oddzielenia się — nadaremnie. Przy czwartej próbie — udało mu się uwolnić nogę. W dalszym jednak ciągu połączony był ze spadochronem Witthöfta przez splątane linki własnego spadochronu głównego.

Ziemia zbliżała się. Rütze l błyskawicznie otworzył swój spadochron zapasowy. Jego czasza wypełniła się powietrzem bez niespodzianek. Do ziemi brakowało jeszcze 30 metrów. Niebezpieczeństwo było zażegnane. Obaj, wytrwale walcząc ze śmiercią do końca, wylądowali szczęśliwie.

„Za karę musisz spakować mój zapasowy spadochron!" — krzyknął dzielny Lothar Rütze l do swego kolegi.

Zdarzenie to uczy, ile jest warte zachowanie zimnej krwi w niebezpiecznej sytuacji. Mówi też, niewątpliwie, o ludzkim bohaterstwie. (z)

NOWY PUCHAR „SKRZYDLATEJ" W AEROKLUBIE TATRZAŃSKIM



Mieczysław Tapek, zdobywca pucharu przechodniego „Skrzydlatej" (w środku), wraz z członkami Aeroklubu Tatrzańskiego Wiesławem Jakubowskim (z prawej) i Tadeuszem Wiśniowskim (z lewej). Puchar przejdzie na własność tego zawodnika, który zdobędzie go trzykrotnie kolejno lub pięciokrotnie niekolejno.

DWUNASTE ogólnopolskie zawody szybowców latających na zboczu, rozgrywane w Ustrzykach Dolnych w dniach 10—11 października br., przyniosły następujące wyniki:

Kategoria Radiomodeli

1. Wiesław Schier — Warszawa 775 pkt, 2 — Stefan Polawski — Łódź — 665 pkt, 3 — Edward Trzopek — Bielsko — 629 pkt, 4 — Ryszard Pysz — Gdańsk — 619 pkt, 5 — Tadeusz Kowal — Poznań — 618 pkt, 6 — Czesław Cimoszko — Szczecin — 613 pkt, 7 — Bogdan Szymczak — Poznań — 498 pkt, 8 — Ireneusz Segała — Warszawa — 488 pkt, 9 — Andrzej Walaszkiewicz — Lublin — 422 pkt, 10 — Józef Kurzawski — Gdańsk — 423 pkt, 11 — Jan Bury — Poznań — 418 pkt, 12 — Andrzej Krupa — Podkp. — 337 pkt, 13 — Jan Świątczak — Łódź — 341 pkt, 14 — Janusz Walicki — Szczecin — 319 pkt, 15 — Stanisław Then — Bielsko — 210 pkt, 16 — Karol Kelm z Lubuska — 196 pkt, 17 — Tadeusz Pelczarski — Podkp. — 176 pkt, 18 — Franciszek Glasowicz — Kraków — 135 pkt, 19 — Stanisław Żurad — 64 pkt, 20 — Stanisław Guzik — Podkp. — 55 pkt, 21 — Henryk Grabowski — Kraków — 50 pkt, 22 — Andrzej Cichy — Poznań — 49 pkt, 23 — Jan Dylich — ROW — 47 pkt, 25 — Mieczysław Opaliński — Lublin — 37 pkt.

Pozostali do 29 miejsca uzyskali 0 pkt.

Kategoria szybowców sterowanych mechanicznie

1. Mieczysław Tapek — Zakopane — 376 pkt, 2 — Gustaw Scheithauer — Śląsk — 272 pkt, 3 — Oswald Piwko — Śląsk — 221 pkt, 4 — Wiesław Jakubowski — Zakopane — 89 pkt, 5 — Stanisław Oraja — Podkp. — 87 pkt, 6 — Edward Świątek — Łódź — 77 pkt, 7 — Stanisław Wilkosz — Podkp. — 72 pkt, 8 — Janusz Wesołowski — Łódź — 37 pkt, 9 — Tadeusz Wiśniowski Tatrz. — 22 pkt, 10 — Stefan Różycki — Wrocław — 4 pkt.

Nowości małego lotnictwa

Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju wydał ostatnio interesującą książkę, jako pracę zbiorową, pt. „Modelarstwo". Praca ta składa się z dwóch części. W pierwszej omawiane są zagadnienia organizacji modelarstwa w LOK, formy szkolenia i zaopatrzenia — jednym słowem to wszystko o czym powinien wiedzieć każdy modelarz zrzeszony w LOK. Część druga książki zawiera zbiór opisów i planów różnych modeli redukcyjnych: od samochodów „Warszawa" i „Nysa" aż po rakiety i samoloty PZL-37 „Łoś" i PZL-104 „Wilga". Książkę zamyka wykaz niektórych publikacji modelarskich wydanych w Polsce od roku 1945.

Plany są dołączone do książki w osobnej teczce, co ułatwia ich przechowywanie. Jeśli chodzi o plany dwóch samolotów i rakiety, gdyż tylko o nich możemy się wypowiedzieć, to trzeba przyznać, że wykonane zostały na najwyższym poziomie. Zarówno pod względem opracowania kreślarskiego jak i wydawniczego (książkę i plany drukowało wydawnictwo MON). Na przykład „ŁOŚ", mimo iż wydany w serii planów jako model na uwięzi, tu zachwyca pięknem wykonania rysunków wnętrz kabin, opisów i dokładnością sylwetki. Pierwszy to plan, który ukazuje nasz sławny samolot przedwojenny w pełnej krasie i bez niedomówień.

Również piękne jest opracowanie „Wilgi", która na pewno przyda się konstruktorom radiomodeli i miłośnikom modeli redukcyjnych.

Dobrze opracowane są modele rakiet, szkoda jedynie, że przy „pocisku naziemnym" nie podano nazwy oryginału tak jak to zrobiono przy „Regulusie II". Autorem planów rakiet jest Jerzy Siwiec. Natomiast nie udało się nam zidentyfikować autora „Wilgi" i „Łosia", gdyż ani w książce, ani na planach nie zamieszczono nazwiska wykonawcy.

Szkoda również, że zabrakło autorów samej pracy zbiorowej albo redaktora odpowiedzialnego całości. Żadne nazwisko nie figuruje bowiem na karcie tytułowej. Niedopatrzenie to w niczym nie umniejsza wartości książki. Przy okazji informacja — książkę „Modelarstwo" można otrzymać w ZG LOK, Warszawa, ul. Chocimska 14. Cena egzemplarza 46 zł (wraz z kompletem planów).

☆

Jeden z inżynierów zatrudnionych w NASA (USA) zbudował model z napędem gumowym kierowany zdalnie. Plan tego ciekawego modelu zamieścimy w najbliższych numerach.

☆

Plan zwycięskiego radiomodelu z tegorocznych mistrzostw świata w Szwecji podany zostanie również w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej".

Przedstawiamy twórcę nowego pucharu „Skrzydlatej"

Nowy puchar ufundowany przez naszą redakcję rozpoczął swój start w Ustrzykach na XII Ogólnopolskich Zawodach Szybowców Zboczowych. Przewidziany został jako nagroda przechodnia dla najlepszego zawodnika w kategorii modeli sterowanych mechanicznie. Twórcą nowego pucharu opartego na ludowych motywach góralskich jest Franciszek Surmiak, 41-letni artysta-rzeźbiarz zamieszkały w Zakopanem. Puchar jest wyrzeźbiony w drzewie. W części podstawowej ma napisy i motywy dekoracyjne, część pokrywy odejmowanej dźwiga figurę zawodnika wypuszczającego model szybowca. Całość prezentuje się okazale i jest oryginalną pracą pana Surmiaka.

Jeśli chodzi o twórcę pucharu, to jest on absolwentem liceum plastycznego im. Kenara w Zakopanem, które ukończył w 1952 roku. Talent rzeźbiarski miał od najmłodszych lat życia. Interesuje się wszelkimi rodzajami plastyki. Zawodowo pracuje jako dekorator w zakopiańskiej dyrekcji PSS. Pochodzi z Przeworska, a od lat mieszka w Zakopanem. Puchar nasz jest jego pierwszą tego rodzaju pracą, ale obecnie pan Surmiak zamierza opracować szereg projektów pucharów o motywach ludowych. Wierzyć trzeba, że znajdzie licznych odbiorców.

Na zdjęciu: Franciszek Surmiak ze swoim dziełem.

Foto: P. E.

5 razy dlaczego !?

W dniach od 4—6 IX. 1965 r. odbyły się w uroczym Opolu XXX Mistrzostwa Polski Modeli Makiet Latających. W tym miejscu chciałbym podziękować kierownictwu Aeroklubu Opolskiego, a w szczególności Pawłowi Woźniakowi, za naprawdę ogromny wkład pracy w oprawę mistrzostw. Organizacja sprawna, propagandy modelarstwa jaka była w Opolu życzyłbym wszystkim przyszłym organizatorom naszych imprez. Trafne miejsca zakwaterowania wykluczające kłopotliwe i nieraz odległe dojazdy na miejsca startów, płyta startowa idealna, bardzo serdeczna i miła atmosfera, wyżywienie dobre, w sumie organizacja „na medal". Niemniej jednak, mimo dodatnich walorów, po wszystkich zawodach redukcyjnych pozostają jakieś rozgoryczenia wśród uczestników tych imprez, zmuszające do smutnych refleksji. I tu należałoby postawić parę pytań: „dlaczego?"

Dlaczego od wielu lat aż do chwili obecnej modelarze redukcyjni traktowani są jak pariasi? Bezsprzecznie kategoria makiet latających jest jedną z najpiękniejszych form modelarstwa lotniczego, równocześnie najtrudniejszą, najbardziej pracochłonną. Na wszystkich zawodach tego typu wzbudza niewątpliwie największe zainteresowanie publiczności, gdyż wymaga ogromnego wkładu pracy i wysiłku, samozaparcia (każdy z nas ma swoje obowiązki), poświęcenia setek, a nieraz tysięcy godzin nad wykonaniem wartościowej redukcji. Dlaczego właśnie ta grupa ludzi nie może od tylu lat uzyskać tych samych praw co modelarze w innych kategoriach? Dlaczego ludzie ci muszą borykać się z trudnościami materiałowymi? Dlaczego mają jedną, najwyżej dwie imprezy w roku? Dlaczego my musimy spotykać się tylko na własnym podwórku? Dlaczego nie możemy zmierzyć swoich sił z modelarzami innych krajów na imprezach międzynarodowych? I najważniejsze: dlaczego i jak długo jeszcze modelarze redukcyjni nie będą mogli być pełnoprawnymi uczestnikami Mistrzostw Europy czy Świata? Dlaczego powstała przed trzema laty komisja przy FAI do spraw makiet latających, w której to mamy swojego przedstawiciela, nie może przez tak długo okres czasu „dograć" regulaminu międzynarodowego? Dlaczego Polska, uchodząca w tej chwili za „potęgę" modelarstwa redukcyjnego, nie może tego udokumentować na Mistrzostwach Świata? Oto moje „refleksje po zawodach".

JAN KUSZILEK

Mistrzostwa dla 11 zawodników?

W dniach 26—27 września na lotnisku Czyżyny koło Krakowa odbyła się następna część XXX Mistrzostw Polski Modeli Latających, w klasach modeli zdalnie sterowanych wieloczynnościowych (F3A) i jednoczynnościowych (F3C). Impreza ta odbyła się z udziałem gości — ekipy modelarzy jugosłowiańskich.

Pierwsza klasa nie skupiała zbyt wielu uczestników, a to z powodu niewielkiej ilości aparatur wielokanałowych znajdujących się w kraju. Ponadto niektórzy posiadacze takich aparatur w ogóle nie zgłosili się, co znacznie uszczupliło i tak już niewielki stan zawodników tej klasy. Ogółem startowało w niej 6 zawodników, w tym trzech reprezentantów Jugosławii.

Zawody w tej klasie były w zasadzie rozegrane pomiędzy zawodnikami jugosłowiańskimi, toteż pierwsze miejsce zajął znany w Polsce Julije Merori, uzyskując 7 737 punktów. Najlepszy z Polaków, Sylwester Kujawa, zdobył tytuł Mistrza Polski ilością punktów wynoszącą zaledwie 1058. Ilość punktów uzyskana przez Jugosłowian była stosunkowo wysoka, mimo nie wykonywania kilku trudniejszych figur. Ta wysoka ilość punktów w porównaniu z ocenami w Jugosławii wynikała prawdopodobnie z braku doświadczenia członków komisji sędziowskiej, która nie miała okazji porównać swoich ocen z ocenami stosowanymi przez sędziów innych państw. Obaj polscy zawodnicy (Edmund Osiński odpadł już w pierwszym starcie rozbijając swój model) niestety nie reprezentowali wystarczającej do porównania klasy w wykonywaniu figur przewidzianych programem. To zresztą daje się odczytać z ilości punktów osiągniętych przez nich, a porównanych z punktami zdobytymi przez zawodników jugosłowiańskich.

Klasa modeli jednoczynnościowych skupiła 10 zawodników, w tym dwóch z Jugosławii. I w tej klasie odnieśliśmy dość dużą porażkę. Zwyciężyli tu zdecydowanie reprezentanci Jugosławii, którzy z powodu zbyt małej różnicy punktów pomiędzy nimi (poniżej 2%), musieli dogrywać dodatkową konkurencję o pierwsze miejsce. Z Polaków ukończyło zawody tylko dwóch zawodników. Inni, na skutek kraks już w pierwszym starcie, odpadli. Mistrzem Polski w tej klasie został Józef Kurzawski, mając 738 punktów.

Oceniając imprezę należy podkreślić bardzo słabe przygotowanie naszych zawodników w klasie modeli wieloczynnościowych. Mimo posiadania jednych z najlepszych aparatur i nie gorszych silników, nasza reprezentacja wypadła żenująco słabo. Jedynym tłumaczeniem tego stanu może być brak treningu, co przy dość wysokich kosztach włożonych w modele (koszt aparatury, silników i duży wkład pracy w wykonanie modeli) niczego nie usprawiedliwia. Nie można tu winy zwalać na brak paliwa czy czasu na latanie. Te ostatnie nakłady są proporcjonalnie zbyt małe w porównaniu z kosztami aparatur, aby można było je lekceważyć.

W klasie modeli jednoczynnościowych sytuacja także nie wygląda lepiej. Wyglądało na to, że wiele modeli dopiero na zawodach wykonywało wymagany program. Gdyby np. spirale były wykonywane na treningach, większości modeli nie oglądalibyśmy na tej imprezie ze znanych nam już z zawodów przyczyn. Wątpliwym jest także, czy słuszne są w tych wypadkach wydatki poniesione przez aerokluby regionalne (koszty delegacji) na zawodników z nieprzygotowanymi modelami.

Bardzo cenny był udział zawodników jugosłowiańskich. Można przypuszczać, że nasi zawodnicy, porównując swoje wyniki z wynikami gości, wysnują odpowiednie wnioski na przyszłość.

Aby ocena imprezy była pełniejsza, wysuwam dwie propozycje pod rozwagę:

● **Pierwsza** — to czy w obecnej sytuacji jest sens organizować mistrzostwa w tych klasach, gdzie zawodnicy żenująco niską ilością punktów uzyskują tytuły Mistrzów Polski. Czy nie lepiej organizować dłuższe w czasie spotkania lub obozy treningowe dla zawodników z modelami w tych klasach? Poziom takiego spotkania (obozu?) byłby wyższy przez zapewnienie udziału zagranicznych gości, a jego wartość wzrastałaby przez organizowanie odpowiednich wykładów i poprzez wymianę doświadczeń pomiędzy uczestnikami tej imprezy.

● **Druga** propozycja — to przynajmniej jakieś konsultacje dla naszych komisarzy z uprawnieniami w klasach R/C, które możnaby przeprowadzić na imprezie zaproponowanej w pierwszej propozycji. I tu należałoby zagwarantować udział doświadczonego sędziego zza granicy.

Klasa F3A (sterowanie wieloczynnościowe)

1. Julije Merori — Jugosławia — 3 578 + 2 994 + 4 159 = 7 737 pkt. *)
2. Janez Pintar — Jugosławia — 3 098 + 1 912 + 2 982 = 6 080 pkt.
3. Silvo Serazin — Jugosławia — 2 643 + 1 827 + 0 = 4 470 pkt.
4. Sylwester Kujawa — Aer. Pozn. — 0 + 688 + 370 = 1 058 pkt.
5. Stanisław Żurad — Aer. Wrocł. — 195 + 170 + 0 = 365 pkt.
   Edmund Osiński — Aer. Warszawski = 0 pkt.

Klasa F3B (sterowanie jednoczynnościowe)

1. Maryjan Ivancek — Jugosławia — 780 + 1 149 + 816 = 1 965 pkt. + 1 129 pkt. **)
2. Silvo Serazin — Jugosławia — 862 + 1 107 + 835 = 1 969 pkt. + 0 pkt.
3. Józef Kurzawski — Aer. Gdański — 458 + 280 + 220 = 738 pkt.
4. Jan Bury — Aer. Poznański — 443 + 0 + 170 = 613 pkt.

Zawodnicy: Buraczyński (Aer. Gdański), Henryk Grabowski (Aer. Krakowski), Władysław Munzar (Aer. Warszawski), Eugeniusz Ren (Aer. Poznański), Wiesław Schier (Aer. Warszawski) i Ireneusz Segała (Aer. Warszawski) uzyskali po 0 pkt.

*) Na sumę punktów składa się suma z dwóch najlepszych wyników.
**) Suma z dwóch startów plus punkty z dogrywki.

LESZEK KOMUDA

Powyżej: Model Jugosłowianina Merori po starcie. Z lewej — Wiesław Schier startował z pięknie wykonanym modelem RWD-5. Jest to jeden z nielicznych radiomodeli redukcyjnych w Polsce. Z prawej: Zwycięzca zawodów w Krakowie J. Merori. Foto: J. Michalski (3)

Rozmowa na starcie z inż. Jaromirem Schindlerem

Z inż. Jaromirem Schindlerem, jednym z najpopularniejszych w CSRS działaczy modelarskich, spotkałem się ostatnio na starcie międzynarodowych zawodów radiomodeli w Karlovych Varach. Inż. Schindler, który jest przewodniczącym komisji modelarskiej Aeroklubu CSRS, pełnił tam funkcję kierownika zawodów. Korzystam z okazji i proszę o kilka słów dla naszych czytelników.

Panie Inżynierze! Co nowego słychać w radiomodelarstwie lotniczym CSRS?

— Tuż przed zawodami międzynarodowymi zakończyliśmy w Karlovych Varach mistrzostwa CSRS z udziałem 22 sklasyfikowanych zawodników w kategorii szybowców jednoczynnościowych, 4 zawodników w kategorii szybowców akrobacyjnych oraz 24 zawodników w kategorii modeli jednoczynnościowych z napędem. Mistrzami CSRS zostali: K. Trnka (szybowce jednoczynnościowe; suma 3 lotów — 4 172 pkt), J. Michalovic (szybowce akrobacyjne; suma 3 lotów — 5 189 pkt) oraz Z. Andrysek (modele jednoczynnościowe z napędem, suma 3 lotów — 5 533 pkt).

Poza tym w roku bieżącym zakończył się konkurs na aparaturę kierującą i mechanizmy wykonawcze, rozpisany w 1964 r. przez Zarząd Główny SVAZARM-u. W konkursie wzięło udział 9 konstruktorów, którzy zgłosili 7 zespołów nadajnik — odbiornik oraz 13 mechanizmów wykonawczych. Zgłoszone urządzenia poddano surowym i wszechstronnym próbom laboratoryjnym i w modelu, w zakresie temperatur od + 45°C do — 8°C oraz próbie przyśpieszeń do 20 g. Mechanizmy wykonawcze musiały wytrzymywać 10 000 cykli pracy w zakresie temperatur od + 40 do — 10°C. W wyniku konkursu 1 miejsce (nagroda 6 000 Kcs) przyznano J. Samkovi za aparaturę 7—9 czynnościową z możliwością jednoczesnego wysyłania dwóch rozkazów. 2 miejsce (nagroda 4 000 Kcs) zdobył również J. Samek za prostą aparaturę 3-kanałową, zaś 3 miejsce — inż. M. Pokorny (nagroda 1 000 Kcs) za zespół wielokanałowy. Wszystkie aparatury są całkowicie tranzystorowe. W klasie mechanizmów wykonawczych wyróżniono 6 konstrukcji (nagrody 750 — 500 Kcs).

(W uzupełnieniu chciałbym dodać od siebie, że w chwili obecnej w CSRS znajdują się w sprzedaży aparatury 1-kanałowe „Gama". Nadajnik 2-lampowy pracujący na fali nośnej modulowanej. Odbiornik całkowicie tranzystorowy, bezprzekaźnikowy. Mechanizm wykonawczy — rozdzielacz gwiazdowy z napędem gumowym. Aparaturę tę wykonano w liczbie ok. 1 000 kompletów. Jest ona sprzedawana w cenie ok. 700 Kcs i może być używana przez każdego, bez potrzeby uzyskiwania jakichkolwiek zezwoleń. Większość zawodników startujących w tegorocznych mistrzostwach CSRS używało „Gamy". Wykazała ona niezawodność działania rzędu 95% i zasięg 500 m — JW).

Obserwował Pan przebieg tegorocznych mistrzostw świata radiomodeli akrobacyjnych w Szwecji. Jakie ma Pan spostrzeżenia?

Jest ich wiele, ale ograniczę się do zasadniczych: Bez wysokiej klasy aparatur do kierowania proporcjonalnego, bez wysokiej klasy silników o dużych pojemnościach oraz bez ciągłego intensywnego treningu nie sposób już dziś nawiązać jakiejkolwiek walki ze światową czołówką radiomodelarzy akrobacyjnych.

Przy okazji chciałbym pozdrowić licznych znanych mi osobiście modelarzy polskich — Czytelników „Skrzydlatej" —

Z przyjemnością spełniam tę prośbę i dziękuję za interesującą rozmowę.

Rozmawiał:
J. WOJCIECHOWSKI

SIERGIEJ ANOCHIN
Bohater Związku Radzieckiego

MOJE

Nie dane mi było kształcić się w Akademii Lotniczej. Ucząc się z podręczników, musiałem w domu zdobywać wykształcenie inżynierskie. O akademii wspominam tylko dlatego, że obok tej uczelni znajdował się końcowy przystanek autobusu kursującego szóstą trasą.

W 1929 r. z wielkim trudem zdobyłem prawo jazdy i zostałem zatrudniony w miejskiej komunikacji autobusowej. Polubiłem tę pracę. Imponowało mi zwłaszcza to, że mogłem podporządkować swej woli maszynę z silnikiem o ciekawej — jak mi się wówczas wydawało — konstrukcji. Jeździłem trasą numer jeden. Była to najpiękniejsza trasa i każdy kierowca marzył o tym, aby się dostać na nią. Ja jednak prosiłem, żeby mnie przeniesiono z pierwszej. I to koniecznie na szóstą.

— Dziwak z ciebie, Sterioża — mówili koledzy.

Nie uważam się wcale za dziwaka. Sądziłem bowiem, że każdy człowiek ma w sobie coś takiego, co początkowo tylko on sam jest w stanie zrozumieć... Nęcił mnie ostatnio przystanek szóstej trasy dlatego, że w ciągu ośmiominutowego postoju mogłem bez przeszkód patrzeć na Chodynskoje Pole, gdzie obecnie znajduje się lądowisko śmigłowcowe i dwa gigantyczne biało-zielone gmachy „Aerofłotu" ze szkła, mas plastycznych i betonu. Mogłem patrzeć na ustawione w rzędzie aeroplany, podziwiać je w locie. Leci sobie taka etażerka, skręca w prawo, w lewo, zniża się, nabiera wysokości. Widziałem nawet siedzącego w kabinie pilota w skórzanej kurtce. Gotów już byłem zrezygnować z kurtki, byle tylko osiągnąć tę prędkość i wysokość...

Ośmiominutowe postoje na przystanku obok Akademii Lotniczej zrobiły swoje. Widok obserwowanych samolotów skonił mnie do zainteresowania się książkami o tematyce lotniczej. Po jakimś czasie wiedziałem już kto to był Niestierow, co to jest korkociąg, immelman i pętla. Byłem największym „erudytą" lotniczym wśród... kierowców autobusów. Tylko że ani razu jeszcze nie podszedłem do samolotu bliżej niż na dwieście metrów...

I oto jestem już w Moskiewskiej Szkole Szybowcowej. Pierwsze loty.

Mówiono mi wówczas, że wykonywałem je bardzo dobrze.

Ciekawe dlaczego jednemu wszystko od razu się udaje, a drugiemu nie? Przypomina mi się pewien epizod...

Wiele lat temu Wasilij Awdonin po raz pierwszy przybył na lotnisko. Pierwszy lot Wasilija oszołomił nawet znawców. Pilotował on maszynę bardzo spokojnie, bezbłędnie. W czasie lotu wykonywał ćwiczenia przewidziane w programie, jak gdyby czynił to już wiele razy. A przecież był on wówczas nowicjuszem w całym tego słowa znaczeniu.

Tak więc stawianie sobie wspomnianego wyżej pytania nie ma żadnego sensu. Dla każdego bowiem jest jasne, że jeden ma większe zdolności do latania, inny mniejsze... Przypominają mi się słowa Iwana Frołowicza Kozłowa.

Mówił on:

— Nie każdy może być pilotem doświadczalnym... Do tego trzeba posiadać szczególne zdolności, swego rodzaju talent.

Nie znaczy to wcale, że Kozłow głosił ideę „ludzi szczególnych". Absolutnie nie. I dlatego właśnie pragnę zastanowić się nad tym, jakie cechy powinien posiadać człowiek, który marzy o lataniu. Ponieważ jakieś walory, prawdopodobnie, również posiadam, przeto pozwolę sobie oprzeć się na własnym doświadczeniu.

Był ranek przed pierwszym lotem. Słońce ukazało się zza horyzontu, kropelki rosy błyszczały w blasku promieni niczym brylanty. Idę do swego szybowca. Świadomie zwalniam krok, gdyż przed wejściem do kabiny muszę jeszcze wiele spraw przemyśleć. Zdaję sobie bowiem sprawę, wyczuwam to intuicyjnie, że lot ten muszę przećwiczyć, „wykonać" niejako na ziemi. Dlatego wielokrotnie już zajmuję miejsce w kabinie, w myśli nabieram wysokości, lecę po prostej, wykonuję zakręty, lądowanie, odczuwam sprężystość drążka i sterów. A teraz patrzę na nadciągające z zachodu chmury, myślę o znajdujących się pod nimi wznoszeniach, zastanawiam się, w którym miejscu szybowiec wejdzie w komin, kiedy odczuję wstrząs i jak nań zareaguję. I być może dzięki temu właśnie „lotowi" na ziemi, ktoś po upływie godziny powie: „Anochin latał dziś wspaniale".

Nastąpił początek lat trzydziestych. Jestem w Moskiewskiej Szkole Szybowcowej. Potem — Koktebel. I tak zostałem instruktorem w wyższej szkole lotniczo-szybowcowej. Dla dodania sobie powagi zaczynam palić fajkę.

Okres ten odegrał bardzo ważną rolę w moim życiu osobistym i wywarł istotny wpływ na losy moich kolegów. Posiadał on też ogromne znaczenie dla całego lotnictwa radzieckiego, albowiem w tym czasie rozwinięto na szeroką skalę prace, które przyniosły wyniki w drugiej połowie lat trzydziestych. Mam na myśli doskonałe aparaty latające, skonstruowane przez naszych konstruktorów oraz plejadę świetnych pilotów wyszkolonych w tych latach, którzy przysporzyli sławy naszej ojczyźnie.

Jak szkolili się szybownicy w tych odległych, dziś już historycznych, czasach? Chcesz latać? Proszę bardzo! Ale bądź łaskaw zbudować sobie szybowiec. Budowaliśmy więc szybowce wnosząc, z reguły, do istniejących już projektów pewne, nie zawsze zresztą udane, poprawki. Zbudowaliśmy na przykład maszynę, której nos zdobił pięknie wykonany... orzeł. Zdajecie sobie oczywiście sprawę, że było to wbrew wszelkim prawom aerodynamiki i dlatego nasz szybowiec latał nie najlepiej. Ale za to stanowił

NIEBO

Bohater Związku Radzieckiego pułkownik pilot Siergiej Anochin ponad trzydzieści lat pracuje jako pilot doświadczalny. W tym okresie dokonał niezwykłych prób w powietrzu !ak szybowców jak i najnowocześniejszych samolotów wojskowych. Aktualnie ma tytuł Zasłużonego Pilota Doświadczalnego ZSRR oraz wysokie odznaczenia radzieckie i zagraniczne. Ostatnio dwutygodnik „Smiena" zamieścił niezwykle interesujące wspomnienia Siergieja Anochina, w których opisuje on swoje przeżycia i przygody lotnicze kolegów. Niżej publikujemy te wspomnienia z nieznacznymi skrótami.

„naszą" własność. Nawiasem mówiąc, nie chodziło nawet o to, na ile udana była ta konstrukcja. Ważne było to, że w czasie konstruowania, a następnie budowy zdobywano kolosalne doświadczenie...

Moje pokolenie lotników żyło tylko jednym — lotnictwem. Lotnictwo pochłaniało nas całkowicie. Wszystko pozostałe schodziło na dalszy plan.

...Stuk — stuk — stuk — stukają koła wagonów. Na platformie towarowej jakiś dziwny przedmiot, starannie przykryty mocno wysłużoną plandeką. Spod plandeki wystają nogi w — co tu ukrywać — mocno zniszczonych trzewikach. Dolatują strofy wiersza Błoka, a potem wyłania się głowa z mocno zwichrzoną czupryną. Oho! Oleg Antonow. Którą to już z rzędu konstrukcję wiezie on na kolejny wszechzwiązkowy zlot szybowcowy do miejscowości Koktebel, gdzie Siergiej Władimirowicz Iljuszyn i Aleksander Siergiejewicz Jakowlew montują już swoje maszyny?

...W ciągu przeszło trzydziestu lat pracy w lotnictwie pilotowałem różne aparaty latające. Szybowce, „latającego żółwia", maszyny sportowe, pasażerskie, bojowe, samoloty eksploatowane obecnie oraz aparaty najbliższej, a niekiedy i dalekiej przyszłości. Raz były to myśliwce „super", kiedy indziej wielosilnikowe giganty. A jednak od czasu, kiedy byłem instruktorem w Kokteblu, najwznioślejsze uczucie ogarnia mnie zawsze podczas lotu termicznego na szybowcu.

Zaczęliśmy poznawać lotnictwo od szybowców z tej prostej przyczyny, że w tym czasie mało mieliśmy samolotów. Dziś posiadamy mnóstwo samolotów do podstawowego szkolenia pilotów. Tym niemniej lot termiczny umożliwia przyszłemu pilotowi osiągnięcie szczytu mistrzostwa pilotażu. Tylko w takim locie nauczy on się bardzo wyraźnie czuć maszynę. W czasie szkolenia pilota doświadczalnego nie można też obejść się bez skoków spadochronowych.

Dziś istnieje u nas wyraźne rozgraniczenie między pilotem i skoczkiem spadochronowym. W procesie szkolenia pilota skoki spadochronowe są bowiem jedynie przedmiotem obowiązkowym. Nie wiem jak to właściwie określić: czy miałem w życiu szczęście, czy też szczęście mi nie sprzyjało. Rzecz w tym, iż w światowej praktyce lotniczej istniał swego rodzaju „rekord": znakomity Amerykanin Jimmy Collins pięć razy zmuszony był opuszczać kabiny rozpadających się samolotów. W moim życiu było sześć takich epizodów: sześć razy nie mogłem dociągnąć samolotu do bazy. Sześć razy zmuszony byłem, po wyczerpaniu wszelkich środków, uciekać się do ostateczności — spadochronu.

...Był to ciężki samolot. Bardzo duży, bardzo szybki i bardzo zwrotny. Próby na nim odbywały się pomyślnie. Prace badawcze dobiegały końca. Kolejny lot nie przedstawiał specjalnych trudności. W kabinie było nas dwóch: drugi pilot i ja. Miejsce trzeciego członka załogi — inżyniera prowadzącego próby — znajdowało się w ogonie samolotu:

Wystartowaliśmy pomyślnie i polecieliśmy w strefę badań. Zegar odmierzał minuty. Im dłużej przebywaliśmy w powietrzu, tym więcej punktów programu badań skreślaliśmy, czyniąc obok adnotację: wykonane.

Lecieliśmy na dużej wysokości. Pod nami ani jednej chmurki. Nieco z boku trasy widziałem w dole miasto wielkości dziesięciu kopiejek.

Zmieniałem warunki lotu. Wskazówki spokojnie przesuwały się po skali przyrządów. W ściśle określonym czasie sygnalizowaliśmy o prawidłowej pracy wszystkich układów samolotu. Urządzenia samopiszące, zainstalowane w kabinie (jak na każdym samolocie w czasie prób) kreśliły krzywe, które, sądząc z ich wskazań, powinny były bardzo ucieszyć inżynierów.

Pilot doświadczalny musi jednak stale liczyć się z tym, że maszyna w każdej chwili może zacząć „kaprysić". Należy to do jego obowiązku. Ale po wprowadzeniu samolotu w określony stan lotu i przekonaniu się, że wszystko przebiega sprawnie, pilot odpręża się. Inaczej zresztą być nie może: żaden układ nerwowy nie wytrzyma bowiem ciągłego napięcia.

Następna zmiana warunków lotu miała nastąpić za kilka minut. W ciągu właśnie tych minut miałem „odpocząć", nabrać sił przed nową próbą.

I nagle na tablicy przyrządów zapaliło się światełko i zaraz zgasło. Cierki mnie przeszły. A światełko migało już bez przerwy: na samolocie powstał pożar. Włączenie urządzeń przeciwpożarowych nie dało spodziewanego wyniku. Należało teraz odlecieć możliwie jak najdalej od osiedli i opuszczać samolot.

— Słyszycie mnie? — spytałem inżyniera i, nie czekając na odpowiedź, rozkazałem: — Wyrzucajcie się natychmiast.

A czas płynął. Drugi pilot opuścił maszynę. Czułem się w obowiązku jeszcze raz ogarnąć wzrokiem kabinę i utrwalić w pamięci wskazania przyrządów. Ogień sięgał już moich nóg. Czas najwyższy opuszczać samolot. Przesuwam dźwignię fotela wyrzucanego. Napinam mięśnie, oczekując odpalenia. Ładunek prochowy nie odpalił (niesłychanie rzadki wypadek). Szarpię dźwignię jeszcze raz. Bez skutku. Nade mną jest osłona kabiny, która odpada samoczynnie w momencie wyrzucania fotela. Teraz nie mam możliwości odsunięcia jej. Można było jedynie spróbować przecisnąć się na prawy fotel i wydostać się otworem nad miejscem drugiego pilota. Tak też uczyniłem.

Wysokość malała gwałtownie. Samolot zniżając się wykonywał spiralę. Wreszcie udało mi się wydostać na kadłub. Starałem się za wszelką cenę utrzymać na nim, aby wybrać odpowiedni moment do skoku. Musiałem bowiem uniknąć dwóch niebezpieczeństw: uderzenia o statecznik i trafienia w silniki. Pęd powietrza usiłował zerwać mnie z kadłuba, ja zaś, chwyciwszy się anteny, starałem się podciągnąć na rękach. Pierwsza próba. Druga. Antena urwała się. Nie otwierając spadochronu, spadam w dół, jak najdalej od pędzącej ku ziemi maszyny. W końcu wyciągam uchwyt. Czasza otworzyła się...

Po awarii zawsze staram się jak najszybciej znaleźć telefon i połączyć się z lotniskiem. Tym razem również zadzwoniłem i dowiedziałem się, że drugi pilot uratował się przy pomocy spadochronu. O inżynierze natomiast nie było żadnych wiadomości.

Zaniepokoiłem się: może inżynier nie słyszał mego rozkazu nakazującego natychmiastowe opuszczenie samolotu? Może w momencie, gdy podawałem komendę, przewody pokładowego urządzenia rozmówniczego były już przepalone? Może ja, dowódca, opuściłem maszynę, pozostawiając inżyniera na pokładzie?

Myślałem o tym wszystkim, siedząc zgnębiony przy telefonie. Nagle do izby wpadli kołchoźnicy.

— Wasz samolot płonie w lesie, a pięćdziesiąt metrów dalej jest porzucony spadochron.

Wszystko było jasne. Z oczami wpatrzonymi w ziemię udałem się do samolotu. Kilkadziesiąt metrów od płonących szczątków rzeczywiście poniewierały się strzępy białego jedwabiu... Odetchnąłem z ulgą: to był na szczęście spadochron hamujący samolot.

Ale niepokój nie opuszczał mnie. Nadal czyniłem sobie wyrzuty, że nie sprawdziłem wykonania rozkazu opuszczenia samolotu. Dopiero po trzech godzinach udręki dowiedziałem się, że inżynier połączył się z lotniskiem, jest zdrów i nie mógł wcześniej dzwonić, ponieważ w pobliżu nie było telefonu.

Potem długo zastanawiałem się, w jaki sposób udało mi się skoczyć. I doszedłem do wniosku, że uratowało mnie doświadczenie skoczka spadochronowego. Dzięki niemu właśnie mogłem prawidłowo ocenić sytuację. Pod czaszą spadochronu zawsze bowiem czułem się jak pod dachem własnego domu.

Mówiąc o spadochroniarstwie, jako o obowiązkowym przedmiocie w procesie szkolenia pilota, mam na myśli nie tylko wskaźniki ilościowe: skoczyć więcej razy — dobrze, mniej — źle. Tu, podobnie jak i w innych dziedzinach, trzeba doskonalić swoje umiejętności w oparciu o zdobytą wiedzę. I to nie tylko praktycznie, ale i w zakresie teorii.

Znana to prawda, ale ciągle jednak trzeba ją powtarzać, bowiem tu i ówdzie wyobrażają sobie pilotów nie tyle może jako ludzi o głębokiej wiedzy, ile obdarzonych niezwykłą odwagą.

A propos wiedza. Wróćmy jeszcze do Koktebla lat trzydziestych. Jeśli kilka lat później szeregi pilotów doświadczalnych zasilili inżynierowie tacy jak Marek Łazarewicz, Gałłaj, jeśli w ostatnich latach pojawiło się pokolenie wszechstronnie wykształconych pilotów doświadczalnych takich jak Władimir Iljuszyn, Gieorgij Mosołow i wielu innych; jeśli dziś każdy przyjęty do szkoły pilotów doświadczalnych obowiązany jest przed jej ukończeniem uzyskać dyplom inżyniera — to właśnie w Kokteblu, na początku lat trzydziestych, uczyniono pierwszy krok w kierunku wychowania „pilota intelektualisty". Właśnie tam po raz pierwszy postarano się rozstrzygnąć problem wykształcenia technicznego pilotów.

Większość z nas — co tu ukrywać — posiadała niepełne średnie wykształcenie. To obecnie już zgłaszają się do aeroklubu lub do szkoły młodzieńcy ze średnim wykształceniem. A czego w tamtym okresie można było żądać od chłopca z rodziny robotniczej, który zakochał się w lotnictwie? Siedem klas — to już dobrze...

Trzydzieści lat temu piloci słabo znali zagadnienia techniczne. Sprzęt w tym czasie był zresztą inny, inne też były wymagania. Na pierwszym miejscu stawiano odwagę i mistrzostwo pilotażu. Słynął z tego szczególnie Wasilij Andrejewicz Stiepanczonok... On to właśnie pierwszy w świecie wykonał na szybowcu „Krasnaja Zwiezda" (Czerwona Gwiazda) trzy pętle.

W moim życiu Stiepanczonok odegrał bardzo ważną rolę. Gdyby nie on, prawdopodobnie nie zostałbym pilotem doświadczalnym. On bowiem pierwszy zaproponował mi, abym podjął się tej pracy: ktoś musiał wypróbować w locie szybowce przywożone na zloty do Koktebla.

Sprawami szybowców zajmowali się wówczas najlepsi nasi konstruktorzy i teoretycy. Było to zresztą zupełnie zrozumiałe, albowiem właśnie w Kokteblu rozstrzygano wówczas wiele problemów w zakresie teorii lotu i konstruowania aparatów latających.

Pilot odgrywał tu bardzo ważną rolę. Wszelkie bowiem obliczenia, nawet bardzo dokładne, zawsze muszą być sprawdzone w powietrzu.

Próby w powietrzu są tak bliskie nauce jak fizyka eksperymentalna — teoretycznej. Nie przypadkiem więc badania w powietrzu nazywane są w lotnictwie „aerodynamiką eksperymentalną".

Wykorzystywanie szybowców do sprawdzania w powietrzu obliczeń teoretycznych miało głęboki sens. Na takich aparatach łatwiej i taniej można było to wykonać niż na samolotach.

Nie tak dawno piloci Nużdin i Proniakin wykonywali na samolotach loty próbne w czasie burzy. Ale pierwszy tego rodzaju lot wykonał szybownik Iwan Kartaszow.

Burza jest niezwykle groźna nawet dla dużych samolotów odrzutowych. Załogi zawsze starają się ją omijać. Proszę sobie zatem wyobrazić jak ogromne niebezpieczeństwo stanowią prądy powietrzne i wyładowania atmosferyczne dla tak delikatnego aparatu jak szybowiec.

...Kartaszow śmiało skierował szybowiec na spotkanie nadciągającej burzy. Błyskawice przeszywały niebo, nad morzem i górami raz po raz rozlegał się potężny grzmot. Wykorzystując przemieszczający się front, Kartaszow żeglował na jego czole, mknąc z prędkością wichru. Obserwowaliśmy z ziemi ten eksperyment. Szybowiec wyglądał niczym fantastyczny motylek — błyskawice oświetlały go jakimś cudownym czerwono-fioletowym blaskiem.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Korespondencja własna

ZAWODY SPADOCHRONOWE W NRD

W roku 1966 na lotnisku Mockau w Lipsku odbędą się kolejne Spadochronowe Mistrzostwa Świata.

Na rok przed mistrzostwami świata Aeroklub Niemieckiej Republiki Demokratycznej przy współpracy Komisji Spadochronowej NRD zorganizował na tymże lotnisku Międzynarodowe Zawody Spadochronowe. Zawody te odbyły się w czasie od 3 do 11 sierpnia br. z udziałem 8 ekip męskich z Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, NRD (dwie ekipy), Polski, Węgier i ZSRR oraz 6 ekip kobiecych z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD (również dwie ekipy), Polski i ZSRR. Ponadto poza konkursem wzięli udział w zawodach: ekipa NRD III i miejscowego Aeroklubu Lipskiego oraz indywidualnie po jednym zawodniku z Węgier i Polski (Zbigniew Frankowski).

Polskę reprezentowali: kobiety — Antonina Chmielarczyk, Krystyna Kot, Maria Puchar i Róża Sokołowska oraz mężczyźni — Stefan Czerwonka, Jan Kuliś, Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński i Andrzej Zalasiński. Kierownictwo ekipy spoczywało w moich rękach, trenerem był Bolesław Gargała, sędzią Zdzisław Szwedziuk, a pilotem wywożącym Wacław Kozielski. Funkcję kapitana pełnił Stefan Czerwonka.

Zgodnie z regulaminem zawodów każda z ekip winna składać się z pięciu zawodników i zawodniczek. Ponieważ ekipy Czechosłowacji i Polski posiadały w swym składzie po cztery zawodniczki — na propozycję kierownictwa ekipy Węgier, która przybyła na zawody tylko z dwiema zawodniczkami i za zgodą wszystkich kierowników ekip — do ekip tych dokooptowano po jednej zawodniczce węgierskiej. W ten sposób do ekipy polskiej włączona została G. Bagskai, wyniki której jednak nie miały wpływu na ostateczne rezultaty naszej reprezentacji kobiecej.

Łącznie w zawodach wzięło udział 42 mężczyzn i 30 kobiet, podlegających oficjalnej klasyfikacji. Startujący poza konkursem zawodnicy Węgier i Polski zostali również oficjalnie sklasyfikowani, przy czym Polak Zbigniew Frankowski zajął ostatecznie 36 miejsce, zaś Węgier J. Varga 37. Łącznie w zawodach wzięło udział 83 osoby (51 mężczyzn i 32 kobiety).

Zawody rozegrano w niekorzystnych warunkach atmosferycznych i pewnych trudnościach ruchowo-organizacyjnych, z uwagi na jednoczesną eksploatację lotniska Mockau przez Aeroklub Lipski i „Interflug". Lotnisko Mockau przedzielone jest czynnym pasem startowym (1 000 m na 80 m), z którego korzystał kilkakrotnie w ciągu dnia „Interflug", wskutek czego każdorazowo przerywane były skoki na czas około 10 minut.

Organizator miał do dyspozycji przestrzeń lotniskową wielkości około 1 200 na 600 m, przy czym zawodnicy skakali do specjalnie przygotowanego koła z piasku o promieniu 25 m. Skoki odbywały się z 3 samolotów AN-2.

Skoki sędziowane były przez międzynarodowe kolegium sędziowskie, w tym również przez sędziego polskiego. Międzynarodowe jury zawodów składało się z siedmiu członków. W skład jury wchodził kierownik ekipy polskiej.

Zawody odbyły się w dobrej, koleżeńskiej atmosferze i bez protestów tak ze strony zawodników jak i ekip. Wszystkie konkurencje przewidziane regulaminem zostały rozegrane. Na rozegranie trzech regulaminowych konkurencji wykorzystano 5 dni lotnych, z tym, że skoki indywidualne z wysokości 1 000 m wykonano w ciągu jednego dnia, zaś po dwa dni poświęcono na akrobację i skoki grupowe.

Przed rozpoczęciem zawodów dwa dni przeznaczono na wykonanie przez wszystkich zawodników skoków zapoznawczych.

Zawodnicy Bułgarii, Węgier i ZSRR skakali ze spadochronami radzieckimi T-4 (jeden z zawodników radzieckich startował na spadochronie amerykańskim Para-Commander), Czechosłowacy na PTCH-5 (spadochronie podobnym do Para-Commandera). Jugosłowianie na PS-05 (spadochronie zakupionym w Czechosłowacji), Polacy na ST-5 Zm, gospodarze na RL-3/2 — spadochronie własnej konstrukcji i produkcji.

Zawodnicy polscy skakali na najbardziej przestarzałym typie spadochronu, daleko odbiegającym swoimi właściwościami od takich spadochronów jak PTCH-5, T-4 czy RL-3/2.

Fakt ten miał ujemny wpływ nie tylko na samopoczucie zawodników, lecz również z góry stawiał ekipę polską na pozycji outsidera. Warto również podkreślić, że np. zawodnicy NRD i ZSRR wykonali w roku bieżącym przed zawodami średnio po około 200 skoków, podczas gdy nasi zawodnicy po 100. W tej niewątpliwie nierównej walce osiągnięcie przez niektórych zawodników polskich dobrych wyników świadczy o dużym utalentowaniu naszych skoczków i ich możliwościach zawodniczych.

W skokach z wysokości 1 000 m mężczyzn zwyciężył W. Kumbar CSRS, osiągając 748,32 pkt (0,35 m, 1,39 m i 0,90 m). Bardzo dobre 6 miejsce wywalczył nasz reprezentant Jan Kuliś (0,51 m 0,24 m i 4,26 m) z łączną oceną 719,88 pkt. Pozostali Polacy zajęli dalekie miejsca: 30 — Edward Ligocki — (633 pkt, 4,68 m, 3,16 m, 4,41 m); 31 — Stefan Czerwonka — 630,8 pkt, 33 — Andrzej Zalasiński — 608,52 pkt i 35 — Wojciech Soleżyński — 594,92 pkt.

W konkurencji tej o pierwsze miejsce walczyli tylko ci zawodnicy, którzy średnio w trzech skokach potrafili osiągnąć odległość mniejszą niż 1 metr.

W akrobacji mężczyzn zwyciężył zawodnik ZSRR Tkaczenko, z łączną oceną 549 pkt, osiągając rewelacyjne czasy kręcenia akrobacji 8,9 sek i 8,2 sek, 11 — J. Kuliś z czasami (10,8 sek i 10,7 sek) — 505 pkt, 13 — E. Ligocki (11,0 sek i 10,9 sek) — 501 pkt. Pozostali Polacy zajęli miejsca: 26 — S. Czerwonka — 476 pkt, 31 — W. Soleżyński — 485 pkt, 36 — A. Zalasiński — 455 pkt.

W konkurencji tej Polacy wypadli lepiej niż w skokach celnościowych, zajmując drużynowo 5 miejsce. O pierwsze miejsce walczyli tu zawodnicy, którzy potrafili bezbłędnie kręcić akrobację w czasie do 10 sekund. Na czołowych pozycjach uplasowali się zawodnicy Związku Radzieckiego i jeden Czechosłowak, którzy potrafili tej sztuki dokonać w sposób prawie doskonały.

Łącznie w skokach indywidualnych zwyciężyli: Tkaczenko (ZSRR) — 1 290,48 pkt, przed Kumbarem (CSRS) — 1 270,32 pkt i Kazakowem (ZSRR) — 1 266,92 pkt. Jan Kuliś osiągnął 9 miejsce (1 224,88 pkt). Pozostali Polacy zajęli miejsca: 26 — E. Ligocki (1 134,00 pkt), 28 — S. Czerwonka (1 106,80 pkt), 32 — A. Zalasiński (1 063,52 pkt) i 34 — W. Soleżyński (1 059,92 pkt).

W podobny sposób uplasowały się w skokach indywidualnych również nasze panie. W skokach z wysokości 1 000 m zwyciężyła Jeremina (ZSRR) osiągając 750,72 pkt (0,43 m, 2,01 m, 0,00 m). 10-ta była Maria Puchar, uzyskując (3,28 m, 3,29 m i 2,71 m) — 668,64 pkt. Pozostałe Polki zajęły dalekie miejsca: 24 — R. Sokołowska 514,82 pkt, 25 — A. Chmielarczyk — 492,50 pkt i 28 — K. Kot — 457,80 pkt. Poza Jereminą o najwyższe lokaty walczyły zawodniczki, które średnio w trzech skokach potrafiły osiągnąć odległość mniejszą niż 1,5 metra.

W akrobacji zwyciężyła zawodniczka NRD, B. Grellmann, zdobywając 507 pkt (10,7 sek i 10,6 sek). 9 — M. Puchar — 490 pkt. (12,5 sek i 10,5 sek); 10 — A. Chmielarczyk — 489 pkt. (11,3 sek i 11,8 sek). Pozostałe Polki zajęły miejsca: 21 — R. Sokołowska — 456 pkt, 22 — K. Kot — 455 pkt. W konkurencji tej o pierwsze miejsce walczyły zawodniczki, które potrafiły wykręcić bezbłędnie akrobacje w czasie średnim do 11 sekund. Podkreślić należy, że M. Puchar osiągnęła w jednym skoku najlepszy czas w ogóle — 10,5 sek.

Łącznie w skokach indywidualnych zwyciężyła Czechosłowaczka Z. Zarybnicka — 1 218,36 pkt przed Jereminą z ZSRR — 1 214, 72 pkt i B. Haufe NRD — 1 214,72 pkt. M. Puchar wywalczyła 9 miejsce z 1 158,64 pkt. Pozostałe panie zajęły miejsca: 21 — B. Chmielarczyk — 981,50 pkt, 22 — R. Sokołowska — 970,82 pkt i 24 — K. Kot — 912,80 pkt.

Jak było do przewidzenia, w skokach grupowych ekipa nasza nie odegrała roli. Wśród mężczyzn wygrała NRD-I — 2 879,40 pkt; Polacy zajęli 7 miejsce — 2 167,94 pkt, wyprzedzając jedynie Jugosławie, zaś wśród kobiet zwyciężył Związek Radziecki — 2 694,24 pkt; Polki zajęły 5 miejsce — 2 061,62 pkt, przed Bułgarkami.

W łącznej klasyfikacji Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Lipsku wśród mężczyzn zwyciężył ZSRR — 7 839,68 pkt, przed NRD-I — 7 760,12 pkt i Czechosłowacją 7 533,38 pkt. Polacy zajęli ostatecznie 7 miejsce — 6 707,14 pkt. Wśród kobiet zwyciężył również ZSRR — 7 462,34 pkt przed NRD-I — 7 275,42 pkt. Czechosłowacją — 7 031,10 pkt i Polską — 6 198,26 pkt.

Zawody w Lipsku jeszcze raz wykazały starą prawdę, że bez równorzędnego sprzętu nie można obecnie myśleć o nawiązaniu równorzędnej walki. Niewątpliwie zawodnicy nasi muszą jeszcze popracować nad techniką lądowania na cel i akrobacji oraz właściwym przygotowaniem się zarówno w klubach jak i na zgrupowaniach. Niemniej bez otrzymania spadochronu, który odpowiadałby standardowi światowemu, nie można w żadnym przypadku liczyć na wysokie wyniki.

Udział naszej ekipy w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Lipsku był pożyteczny. Mieliśmy możliwość bezpośredniego poznania miejsca i warunków, w jakich będą rozgrywane przyszłoroczne mistrzostwa świata oraz przeprowadziliśmy szereg interesujących rozmów na temat metod przygotowywania zawodników do tego rodzaju zawodów jak i spraw sprzętu i postępu technicznego w spadochroniarstwie.

Wspólna koleżeńska wymiana poglądów i doświadczeń pomiędzy ekipami zaprzyjaźnionych krajów powinna przynieść wspólne korzyści.

mgr JERZY ŚWIĄTEK

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 401

DIAMENTY ZA PRZELOT PONAD 500 km

2 (190)	Bogdan Żbikowski	— 530 km	(8.06.1965)
3 (191)	Romuald Nowakowski	— 530 km	(8.061965)
4 (192)	Zygmunt Skrzypek	— 528 km	(8.06.1965)
5 (193)	Jan Gałuszka	— 515 km	(16.06.1965)
6 (194)	Jerzy Kaczmarek	— 540 km	(19.07.1965)
7 (195)	Lech Sitko	— 563 km	(19.07.1965)
8 (196)	Jerzy Purzecki	— 540 km	(19.07.1965)
9 (197)	Piotr Szczepański	— 502 km	(20.07.1965)
10 (198)	Józef Gorszczyński	— 532 km	(20.07.1965)
11 (199)	Lech Jaworski	— 530 km	(20.07.1965)
12 (200)	Kazimierz Ziętek	— 512 km	(20.07.1965)
13 (201)	Roman Polański	— 503 km	(26.07.1965)

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE PONAD 5000 m

14 (249)	Stanisław Marliński	— 6350 m	(3.09.1965)
15 (250)	Roman Zabiełło	— 5750 m	(3.09.1965)

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 km

28 (708)	Jerzy Śnitko	— 319 km	(20.06.1961)
29 (709)	Jerzy Bem	— 302 km	(10.08.1965)
30 (710)	Stefan Antosiewicz	— 313 km	(12.08.1965)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

29 (532) Tadeusz Godlewski — 3100 m, 334 km (3.08.1965)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

37 (2888) Ryszard Nowak — 5 h 06 min, 1700 m, 150 km (26.07.1964)

38 (2889) Andrzej Stefańczyk — 5 h 14 min, 1400 m, 51 km (6.07.1965)

39 (2890) Józef Szewczyk — 5 h 21 min, 1280 m, 75 km (13.07.1965)

40 (2891) Bolesław Wojtowicz — 6 h 04 min, 1075 m, 55 km (14.07.1965)

41 (2892) Jerzy Lachowski — 5 h 05 min, 1650 m, 58 km (18.07.1965)

42 (2893) Krzysztof Miłaczewski — 5 h 30 min, 1480 m, 100 km (19.07.1965)

43 (2894) Zygmunt Konert — 6 h 05 min, 1250 m, 75 km (20.07.1965)

44 (2895) Krzysztof Sokolski — 5 h 25 min, 1350 m, 80 km (22.07.1965)

45 (2896) Andrzej Imiałek — 6 h 05 min, 1200 m, 92 km (29.07.1965)

46 (2897) Jan Bandoła — 5 h 36 min, 1100 m, 140 km (29.07.1965)

47 (2898) Jan Wiśniewski — 6 h 42 min, 1200 m, 108 km (1.08.1965)

48 (2899) Ludwik Wagner — 6 h 49 min, 1025 m, 59 km (1.08.1965)

49 (2900) Mieczysław Gatuszka — 5 h 10 min, 1600 m, 73 km (5.08.1965)

50 (2901) Jerzy Dąbrowski — 5 h 15 min, 1400 m, 70 km (5.08.1965)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk Krzysztof Donigiewicz

POKAZ FILATELISTYCZNY

W dniach 5—8 września br. Koło Filatelistyczne przy ZDK WSK w Świdniku, zorganizowało w sali MRN w Świdniku, pokaz znaczków pocztowych z okazji X-lecia przemysłu śmigłowcowego w Polsce oraz V-lecia Koła.

Spośród wystawionych znaczków szczególnym zainteresowaniem zwiedzających cieszyły się znaczki o tematyce lotniczej i kosmicznej.

Na wystawiany temat „Znaczki poczty lotniczej" złożyły się wszystkie znaczki lotnicze PRL oraz znaczki ZSRR, CSRS i WRL. W temacie „Człowiek w Kosmosie" pokazano znaczki i koperty przedstawiające bohaterów Kosmosu, wydane przez kraje socjalistyczne oraz Jordanię, Panamę i USA. Pocztę Stanów Zjednoczonych reprezentowały też dwie koperty wydane z okazji lotu J. Glenna, przedstawiające start i wodowanie statku kosmicznego.

Podczas trwania wystawy sprzedawano koperty kasowane okolicznościowym kasownikiem i przewiezione samolotami aeroklubów: Warszawskiego, Łódzkiego, Białostockiego i Robotniczego w Świdniku.

Kasownik, który reprodukujemy, przedstawia widok śmigłowca SM—3 otoczonego napisem „X-lecie przemysłu śmigłowcowego w Polsce — Świdnik k/Lublina, 05-09-65".

Obserwacje dokonane podczas trwania pokazu pozwalają twierdzić, że tego rodzaju wystawy są doskonałym środkiem popularyzowania lotnictwa i kosmonautyki wśród społeczeństwa.

WOJCIECH ANKO

STANISLAV STEPANEK — Podmesti 4 B, Žatec, okres Louny, Czechosłowacja. Interesuje się lotnictwem, zbiera zdjęcia samolotów, których ma duży zbiór (samoloty sportowe, pasażerskie, wojskowe i inne). Pragnie je wymieniać z kolegami z Polski i z innych krajów. Zna język polski.

TARASIUK N. W. — Kijew 128, ul. Bliuchera 5 kw. 39, ZSRR. Interesuje się transportem lotniczym i samochodowym (pomocniczym) w lotnictwie. W swej kolekcji z tego zakresu posiada wiele zdjęć i prospektów. Pragnie wymieniać zdjęcia lotnicze i prospekty z podobnymi hobbystami z Polski.

ANDRZEJ OŁYNIEC — Opole, ul. Drzymały 1 B. Interesuje się lotnictwem, szczególnie sportem spadochronowym, który sam uprawia oraz akrobacją lotniczą i szybownictwem. Pragnie nawiązać kontakt z kolegami i koleżankami interesującymi się lotnictwem, szczególnie z tymi, którzy sami skaczą ze spadochronem. Cieszyłby się bardzo z korespondencji z doświadczonymi zawodnikami i zawodniczkami ze Związku Radzieckiego.

RYSZARD ZALEWSKI — Sulęcin, ul. Świerczewskiego 1, woj. zielonogórskie. Ma lat 17, interesuje się lotnictwem, zbiera znaczki lotnicze oraz książki o tematyce lotniczej i rakietowej. Chciałby nawiązać korespondencję z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Języki — rosyjski i niemiecki.

„MOŁNIA-1"

„W związku z wysłaniem w dniu 14 października br. przez Związek Radziecki na orbitę wokółziemską nowego satelity komunikacyjnego „Mołnia 1", uprzejmie proszę o przypomnienie podobnego eksperymentu uczonych radzieckich, który miał miejsce 23 kwietnia br." — pisze **Jan Ziemba z Krakowa.**

Eksperyment radziecki z 23 kwietnia br. zapoczątkował niewątpliwie w Związku Radzieckim serię prób, mających na celu łączność przy wykorzystaniu sztucznych mikroksiężyców. Najlepszym tego dowodem jest wystrzelenie „Mołni 1" w dniu 14 października br.

Pierwszy radziecki satelita tego typu wystrzelony 23 kwietnia br., „Mołnia 1" (Błyskawica 1") — zbieżność nazw świadczy o zupełnym podobieństwie prób — umożliwia przesyłanie sygnałów telegraficznych, telefonicznych, telefotograficznych i telewizyjnych.

„Mołnia 1" (z 23 kwietnia br.) poruszą się po orbicie, której początkowe parametry były następujące: perigeum 497 km, apogeum 39 380 km, czas obiegu wokół Ziemi 11 godz. 48 min., kąt nachylenia orbity względem płaszczyzny równika 65 stopni (parametry „Mołni 1" z 14 października br. wynoszą: 500 km, 40 000 km, 11 godz. 59 min., 65 stopni).

Apogeum satelity z 23 kwietnia br. znajduje się ponad półkulą północną Ziemi, a perigeum ponad półkulą południową. Oznacza to, że kilka satelitów tego typu umożliwi nieprzerwaną łączność pomiędzy wszystkimi miejscowościami na terenie Związku Radzieckiego. Aktywne urządzenia radiołącznościowe znajdujące się w satelicie zasilane są energią elektryczną z fotoogniw słonecznych i ogniw chemicznych. Przy pomocy pierwszej „Mołni 1" nawiązano m. in. wielokrotnie łączność telewizyjną między Moskwą i Władywostokiem. Jakość obrazu i dźwięku była bez zarzutu. W satelicie znajdują się urządzenia pozwalające na korygowanie prędkości i kierunku lotu.

PROSTUJEMY

Zygmunt Heineman — Wrocław pisze: „Pozwalam sobie zwrócić uwagę na błąd drukarski jaki wkradł się w podaniu pierwszego przelotu przez Atlantyk, dokonanego przez Alcocka i Browna — podano rok 1914, zamiast 1919, co niniejszym prostuję".

Dziękujemy. Przepraszamy.

Lechosław Musiałkowski — Poznań. Podpis pod omawianym przez Pana zdjęciem, zamieszczonym w jednym z numerów „Skrzydlatej", pochodzi ze źródeł radzieckich.

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SP"

Zbigniew Socha — Kraków, Nowa Huta, os. Urocze, bl. 14 m. 1, odstąpi następujące numery „Skrzydlatej Polski": z 1962 r. — 31—52, z 1963 r. — cały rocznik; z 1964 r. — 1—37.

NIE WYSYŁAMY

Andrzej Sosin — Grodków, woj. opolskie. Zdjęć lotniczych ani innych jak też czasopism nie wysyłamy. Pytanie dotyczące wpływów uprawiania sportu spadochronowego na organizm przekazaliśmy lekarzowi lotniczemu.

Kazimierz Stech — Zgorzelec. Na pytania skierowane pod adresem naszej redakcji nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć.

STRZELANIE PRZEZ ŚMIGŁO

Kazimierz Dadaj — Mielec. pisze: „Jestem uczestnikiem sporu. Chodzi mianowicie o to czy w samolotach myśliwskidh karabiny strzelały przez śmigło".

Strzelały. Dokładne wyjaśnienie tej sprawy znaleźć można w książce Rukawiszkowa „Strzelanie w locie", wydanej w Polsce w pierwszych latach po wojnie.

TAFLA

„Jakie mogą być odległości między samolotami w słynnej tafli demonstrowanej niejednokrotnie na pokazach przez naszych lotników?" — pisze **Maciej Piekoszewski z Kluczborka.**

Cytujemy: „Co to jest tafla? — sześćdziesięciu czterech ludzi w maszynach znajdujących się na jednakowym kursie, lecących z jednakową prędkością 500 km/h, w ściśle określonym miejscu dla każdego. Miejsce każdego samolotu w szyku oznaczono w ten sposób, że zarówno odstępy pomiędzy lecącymi równolegle maszynami jak i odległość pomiędzy prowadzącymi, a bocznymi prowadzonymi i z kolei prowadzonymi zamykającymi były minimalne" — jest to fragment artykułu zamieszczonego w numerze 35 „SP" z 1959 r, do którego odsyłamy naczego Czytelnika. Artykuł pt. „Tajemnica srebrnej tafli" omawia dokładnie kulisy powstania tego gigantycznego szyku. Zdjęcia tafli pomogą bystremu obserwatorowi obliczyć dość dokładnie większość odległości.

STRZELEC POKŁADOWY

Jan Kolaris — Wrocław, Stefan Pokorski — Warszawa, Zygmunt Jabłoński — Starachowice, Jacek Klisza — Zamość. W listach do redakcji Czytelnicy ci proszą o odpowiedź na następujące pytania: 1. Czy mechanik lotniczy odbywający zasadniczą służbę wojskową może być przyjęty do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, a jeśli tak to na jakich warunkach? 2. Jakim warunkom powinien odpowiadać kandydat na strzelca pokładowego?

Kwalifikacje i spełnianie obowiązków mechanika lotniczego, nawet podczas zasadniczej służby wojskowej i w ogóle w wojsku, nie upoważnia do żadnych przywilejów w staraniu się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Kandydaci do OSL odpowiadać muszą ogólnym wymaganiom dla kandydatów do tej szkoły, a więc m. in. obowiązani są posiadać świadectwo dojrzałości i przejść wstępne szkolenie lotnicze w aeroklubie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I i II stopnia.

Na kurs strzelców pokładowych-radiotelegrafistów kierowani są w zasadzie poborowi już w WKR-rach. Warunkami jakie muszą spełniać kandydaci są: wykształcenie w zakresie 9 klas oraz odpowiedni stan zdrowia. Na kurs ten najchętniej przyjmowani są ci, którzy mają już pewne przeszkolenie w powietrzu, np. piloci szybowcowi i spadochroniarze.

KSIĄŻKI DLA TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **Pierre Leulliette — ŚWIĘTY MICHAŁ I SMOK** (Wspomnienia spadochroniarza). Tłumaczył Tadeusz Daniłowicz. Czytelnik Warszawa 1965, stron 412, cena 25 zł.

Autor książki Pierre Leulliette — jako ochotnik szeregowiec — w sposób barwny, sugestywny i uczciwy opisuje swój trzyletni pobyt w oddziałach spadochroniarzy kolonialnych, wciąż przerzucanych z jednego krańca Algierii w drugi, używanych obok Legii Cudzoziemskiej na najbardziej niebezpiecznych odcinkach walki. O tym, czym w istocie była wielka przygoda Piotra Leulliette, młodego paryżanina i do jakich wniosków doszedł on poprzez swoje doświadczenia żołnierskie, przeżycia i obserwacje — mówi ta prawdziwa i wstrząsająca książka.

● **Bohdan Arct — TRZECIE POKOLENIE,** Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1965, stron 270, cena 15 zł.

Ostatnia książka Bohdana Arcta jest opowieścią o pieciu młodych maturzystach, którzy wyruszają w świat. Ich dzieje przez najbliższe lata potoczyły się różnie. Jednym z tej piątki — jest Tadeusz Szurski, poźniejszy oficer lotnictwa. „Trzecie pokolenie", to powieść nie pozbawiona akcentów sensacyjnych, ukazująca wycinek naszego współczesnego życia.

● **W. Kurow i J. Dołżański — ZASADY PROJEKTOWANIA POCISKÓW RAKIETOWYCH NA PALIWO STAŁE.** Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1964. Stron 330, cena 30 zł. (Przekład z rosyjskiego).

Książka zawiera podstawowe, niezbędne wiadomości dotyczące projektowania prostszych rakietowych układów w oparciu o silniki na paliwo stałe — prochowych rakietowych pocisków artylerii polowej.

● **Kazimierz Sławiński — POWIETRZNE AWANTURY,** Wydawnictwo Łódzkie, Łódź 1965, stron 158, cena 10 zł.

Zbiór 14 opowieści o tematyce lotniczej, napisanych żywo, w sposób interesujący. Niektóre z opowieści publikowaliśmy na łamach naszego tygodnika.

● **Paweł Elsztein — ZAGADKI LOTU,** Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa 1965, stron 199, cena 17 zł.

Interesująca praca znanego publicysty zajmującego się tematyką małego lotnictwa (modelarstwa lotniczego) i małego rakietnictwa. Książka zawiera opisy doświadczeń z dziedziny teorii lotu, aerodynamiki i techniki rakietowej, możliwych do przeprowadzenia w szkolnej lub amatorskiej pracowni. Praca przeznaczona jest dla młodzieży i wszystkich zainteresowanych techniką lotniczą. Może być również wykorzystana przez nauczycieli fizyki, zajęć praktycznych i instruktorów modelarstwa lotniczego. Miłośników samolotów zainteresują w tej książce na pewno trzy plany: TS-11 „Iskra", PZL-101 „Gawron" i Cessny.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

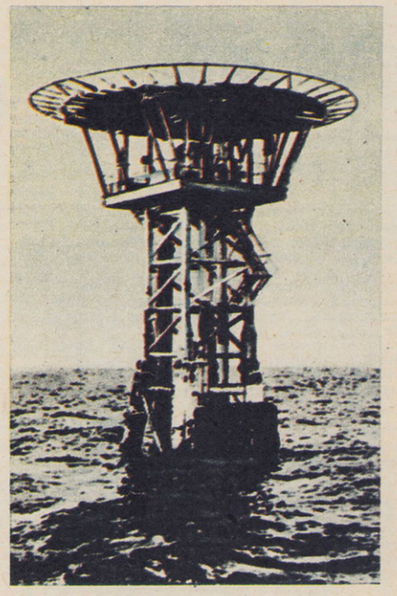
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 8312 E-63

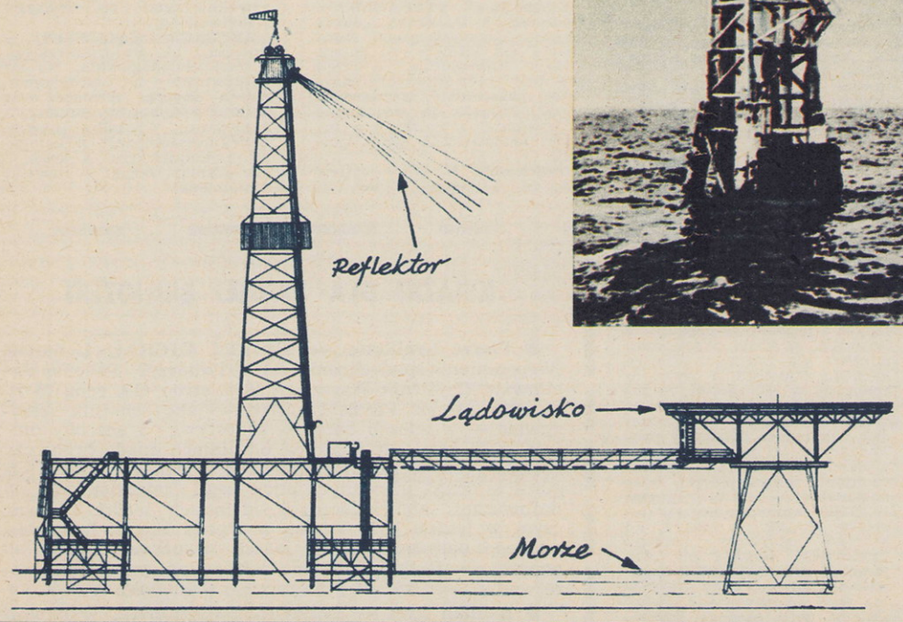
SKRZYDLATA POLSKA

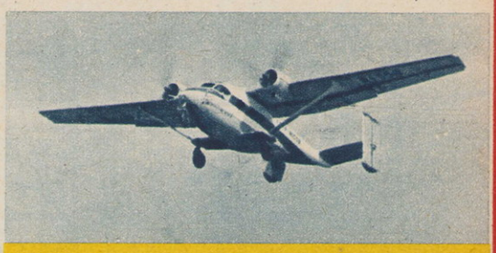
RAKIETĄ PO ZSRR

ŚMIGŁOWIEC LĄDUJE NA MORZU

Od wielu lat śmigłowce wykorzystywane są w ZSRR do dowozu pracowników narzędzi oraz innego zaopatrzenia dla otworów wiertniczych wydobywających ropę naftową z dna morza Kaspijskiego. Okazało się bowiem, że transport powietrzny działa regularnie nawet przy prędkości wiatru dochodzącej do 16 m/sek, podczas gdy kutry morskie przerywają swe rejsy już przy wietrze 7—8 m/sek. Jako lądowiska dla śmigłowców służą: sztuczne wyspy pływające, statki i pływające punkty wydobywcze. Nasze ilustracje pokazują najnowszą konstrukcję radzieckiej morskiej bazy zaopatrzeniowo-mieszkalnej ekipy naftowej z pływającym lotniskiem śmigłowcowym o płycie 23×23 m, wznoszącej się 16 m nad poziomem morza. Jest ono otoczone siatką zabezpieczającą.



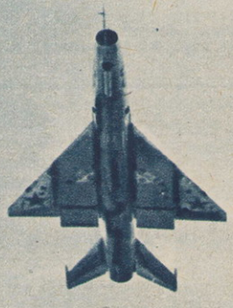




Najnowsza wersja uniwersalnego samolotu gospodarczego AN-14 „Pszczółka", konstrukcji dr inż. Olega Antonowa. Samolot zabiera 7 pasażerów lub 600 kG ładunku. Prędkość przelotowa — ok. 200 km/h. AN-14 może działać z niewielkich lądowisk przygodnych. Zwraca uwagę nowy płat o dużym wydłużeniu. Foto: APN

A oto inna nowość radzieckiego lotnictwa gospodarczego — samolot rolniczy AN-2M. Pojemność zbiorników dla chemikalii ciekłych — 1 960 litrów (lub 1 500 kG innego ładunku). Prędkość przelotowa — 200 km/h. Samolot może być przekształcony w wersję pasażerską dla 12 osób z kabiną klimatyzowaną. AN-2M jest przystosowany do działania z lotnisk trawiastych. Foto: APN

Na zdjęciach: Radzieckie samoloty wojskowe. Powyżej i poniżej — odrzutowce naddźwiękowe w locie. Z lewej — myśliwce bombardujące na płycie startowej lotniska. Foto: APN



LOT

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 46 ● Listopad 1965 r.

PRZEKROCZONE ZADANIA

POLSKIE Linie Lotnicze LOT wykonały przedterminowo zadania Planu Pięcioletniego: 2 sierpnia — w zakresie różnego rodzaju przewozów, a 3 września — w przewozie pasażerów, osiągając planowaną liczbę 1 259 369 osób, które podróżowały na pokładach naszych samolotów w kraju i za granicą.

Tak więc już od kilku miesięcy PLL LOT pracują ponad plan. Każdy przewieziony obecnie pasażer, każda dodatkowa tona towarów zwiększa sukces załogi całego naszego przedsiębiorstwa. Według szacunkowych przewidywań, samoloty LOTu przewiozą do końca bieżącego roku jeszcze ponad 100 000 pasażerów, przekraczając zadania Planu 5-letniego w tym zakresie o ponad 8 procent. Dodajmy przy tym, że pasażerskie przewozy na liniach krajowych wykonane zostaną w 107,1 procenta, a na liniach zagranicznych w 110,9 procenta.

Cyfry — jak wiadomo — są lakoniczne i oschłe. Nie oddają w pełni całego wysiłku załogi PLL LOT — dyrekcji, personelu latającego i naziemnego, naszych placówek zagranicznych i krajowych. Warto więc chyba pamiętać, że w okresie naszej pięciolatki dysponowaliśmy dość szczupłym ilościowo sprzętem latającym, a skromne pomieszczenia Centralnego Portu Lotniczego na warszawskim Okęciu nie ułatwiały pracy. A mimo to w ciągu ostatnich pięciu lat rozrosła się znacznie sieć naszych połączeń zagranicznych i krajowych. W samym tylko roku bieżącym otworzyliśmy linie do Zagrzebia, Helsinek i Frankfurtu nad Menem, w sezonie letnim działały „mosty powietrzne" do wypoczynkowych miejscowości nad Adriatykiem i Morzem Czarnym, bezpośrednie połączenia Krakowa z Wiedniem i Gdańskiem oraz Gdańska z Wrocławiem, a wojewódzki Koszalin otrzymał stałą linię do Warszawy.

Perspektywy są pomyślne — już wkrótce otrzymamy nowe samoloty typu An-24 i Il-18, a budowa nowego portu lotniczego poprawi nie tylko warunki naszej pracy, ale również i poziom obsługi naszych zagranicznych i krajowych pasażerów.

ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН

ПОЛЬСКИЕ авиационные линии ЛОТ досрочно выполнили задания пятилетнего плана: 2 августа — по разнородным перевозкам, а 3 сентября — по перевозкам пассажиров. К этому дню уже 1 259 369 человек — столько, сколько было запланировано на всю пятилетку — путешествовало на наших самолетах на внутренних и зарубежных трассах.

Таким образом, уже в течение нескольких месяцев Польские авиационные линии ЛОТ работают сверх плана. Каждый перевезенный в настоящее время пассажир, каждая тонна грузов увеличивают успех коллектива нашего предприятия. По предварительным подсчетам самолеты ЛОТа перевезут до конца текущего года еще свыше 100 000 пассажиров, перевыполняя таким образом задания пятилетки на 8 процентов. Следует заметить, что планы перевозок пассажиров на внутренних линиях будут выполнены на 107,1%, н на зарубежных линиях — на 110,9%.

Сухие и лаконичные цифры не могут должным образом отобразить огромные усилия всего коллектива ЛОТа — командного состава, летающего и наземного персонала, сотрудников контор внутри страны и за границей. А ведль нельзя забывать, что в течение этой пятилетки мы располагали относительно небольшим количеством самолетов, а работникам Центрального аэровокзала в Варшаве „Оженце" всё еще приходится работать в трудных условиях из-за тесноты и неудобств. Наперекор трудностям, сеть наших трасс, как внутри страны, так и за ее рубежами, за последние пять лет значительно расширилась. В одном лишь текущем году мы открыли линии в Загреб, Хельсинки и Франкфурт-на-Майне, в течение летнего сезона действовали „воздушные мосты" в курортные местности над Черным и Адриатическим морями, Краков получил прямую воздушную связь с Веной и Гданьском, а Гданьск с Вроцлавом. Также и воеводский центр Кошалин получил постоянную линию, связывающую этот город с Варшавой.

Весьма благоприятны перспективы. Вскоре мы получим новые самолеты типа Ан-24 и Ил-18, а строительство нового аэропорта не только улучшит условия нашей работы, но и позволит повысить уровень обслуживания пассажиров.

OVERTAKING THE TASK

POLISH Airlines LOT achieved, early enough, the task imposed on them by the 5 year's plan, and thus: on the 2nd August in various transportations, and on the 3rd September in the transportation of passengers reaching the planned number of 1.259.369 passengers who travelled on board of our planes on domestic and international routes.

So, for several months now, Polish Airlines LOT are working well above the plan, and at the moment each passenger and every ton of freight add to the success of the whole crew. It is expected that LOT will carry before the end of this year further 100.000 passengers, which means that they will overtake the 5 years plan task by 80%. We should add, that the transportation of passengers on domestic lines will achieve the plan in 107,1% and on international routes in 110,9%.

Figures, unfortunately enough, are always dry and impersonal and do not speak of the common effort of the whole crew of Polish Airlines LOT, that is of the Management, the fligth and ground personnel, LOT's foreign and domestic representatives. One should however remember that during the 5 year's plan period, LOT's fleet was rather small in number and that the modest lodgings at the Okęcie Airport did not help in any way in their hard work. But despite it, in the last 5 years the net of our domestic and international flights has grown considerably. In 1965 only, LOT added to their international network Zagreb, Helsingfors and Frankfurt am Main. In summer the „air bridge" was in full swing and carried passengers to the Adriatic and Black sea resorts. Moreover new connections linking Cracow with Vienna and Gdańsk, Gdańsk with Wrocław, and Warsaw with Koszalin have been introduced.

The prospects are good — quite soon our fleet will be strenghtened by some new types of planes, namely AN-24 and IŁ-18's and the building of a new airport will not only improve the conditions of work but at the same time will raise the standard of handling the foreign and Polish passengers.

Modele samolotów zawsze budzą ciekawość przechodniów, bez względu na wiek i zainteresowania. Kojarzą się z dalekimi podróżami na podniebnych szlakach, z lotniczą przygodą. Być może, że ci dwaj chłopcy przed poznańską placówką LOTu będą już wkrótce naszymi pasażerami. Fot. M. Kobrzyński

„LOT" W WIEDNIU

Ostatnio bawił w Polsce minister Komunikacji Austrii — pan Otto Probst. Po zakończeniu wizyty odleciał on samolotem LOTu do Wiednia. Ministra Probsta żegnali na warszawskim lotnisku Okęcie — minister Komunikacji PRL — Piotr Lewiński oraz minister Łączności — Zygmunt Moskwa.

Na zdjęciu od lewej: minister Z. Moskwa, minister O. Probst oraz minister P. Lewiński.

ZAINTERESOWANIE Polską, jako krajem wszechstronnej turystyki, ma w Austrii wieloletnie tradycje. Z każdym rokiem wzrasta więc napływ austriackich turystów do naszego kraju, szczególnie po wprowadzeniu przez polskie władze daleko idących ułatwień wizowych i dewizowych. Dużym powodzeniem cieszą się lotnicze weekendy do Krakowa oraz wycieczki do Warszawy i Gdańska.

W rozwoju wymiany turystycznej między Austrią i Polską szczególne znaczenie ma wiedeńska placówka „Orbisu" i LOTu, mieszcząca się przy Schwedenplatz 4. Ostatnio otrzymaliśmy kilka zdjęć z niedawno uruchomionej siedziby obu tych instytucji.

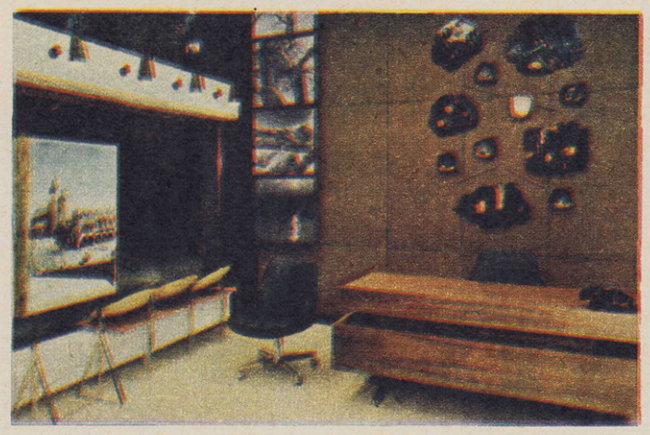
Przed nową siedzibą LOTu i Orbisu w Wiedniu. Po lewej: architekt Marian Stępień.

Nowoczesność, piękno barw i kształtów, mebli, dyskretnie rozmieszczonych rekwizytów — splatają tu się w harmonijną całość. Oto ściana centralna, wyłożona grubo ciosanymi bierwionami. Konary z surowego drewna kojarzą się z tysiącleciem państwa polskiego, lekko zaznaczone rylcem rzeźbiarza ludowe wzory symbolizują piękno naszego folkloru, a wyryty w miedzianej blasze herb króla Jana Sobieskiego przypomina o polskim zwycięstwie pod Wiedniem.

Prawą część lokalu zajmują Polskie Linie Lotnicze LOT. W oknie wystawowym model samolotu turbośmigłowego Il-18, pęk biało-czerwonych goździków. Na ścianie pomysłowo i przejrzyście zaprojektowana sieć zagranicznych połączeń LOTu. Tabliczki z napisami: Algier, Istambul, Baghdad, Damascus — zapowiadają dalszy rozwój linii LOTu do zachodniej Afryki i na Bliski Wschód.

Po lewej stronie — głównym akcentem jest piękno Polski, propagowane przez „Orbis". A więc duże fotosy, słomiane tace, artystyczna ceramika i foldery.

Całość jest poważnym osiągnięciem głównego projektanta wnętrza, architekta Mariana Stępnia z Warszawy, który jest również twórcą podobnych lokali LOTu i „Orbisu" w Paryżu, Kairze, Berlinie, Kopenhadze, Londynie i Atenach. Zasługa to również wykonawców poszczególnych elementów wnętrza. Oto na przykład prace rzeźbiarskie (ściana z bierwion, ceramika, mapa tras LOTu) zrealizowane zostały przez znakomitych artystów — Antoniego Biłasa z Łodzi, Stanisława Sikory i Zygmunta Jabłońskiego z Warszawy. Dodajmy, że nowa siedziba LOTu i „Orbisu" spotkała się z dużym zainteresowaniem i uznaniem wiedeńczyków.



Piękne wnętrza wiedeńskiej placówki „Orbisu" i PLL „LOT".

NOTATNIK LOTU

Jak już donosiliśmy, na początku bieżącego roku Polskie Radio, Orbis i PLL LOT ogłosiły interesujący konkurs dla słuchaczy obcojęzycznych audycji Polskiego Radia. Konkurs spotkał się z dużym powodzeniem, napłynęło 12 830 odpowiedzi, a 15 wylosowanych laureatów otrzymało nagrody: dwutygodniowy pobyt w Polsce (Orbis) i bezpłatne przeloty (PLL LOT). Organizatorzy postanowili również i w roku przyszłym ponowić tę interesującą imprezę propagandowo-reklamową.

*

Przypominamy, że obowiązuje obecnie nowy, zimowy rozkład lotów na liniach krajowych i zagranicznych. Wybierając się na święta lub na urlop, warto wcześniej zapoznać się z połączeniami samolotów LOTu i zarezerwować miejsca.

*

No pokładach naszych samolotów odlatują za granicę również cięte kwiaty — róże i goździki. Po szybkiej i krótkiej podróży docierają one w pełnej krasie do kwiaciarń w dalekich miastach. Dla przykładu warto tu wymienić wysyłkę samolotami w br. 291 tysięcy róż i 67 tysięcy goździków do Związku Radzieckiego.

*

Mimo, że sezon urlopowy mamy już poza sobą, Biuro Turystyki Zagranicznej PTTK organizuje w listopadzie wycieczki samolotami LOTu do Sofii. W programie zwiedzanie miasta i pobyt wypoczynkowy w górach Riła.

W Polsce bawił ostatnio ppłk. Jan Falkowski, dowódca słynnego polskiego „Dywizjonu 303", który chlubnie zapisał się w powietrznej „Bitwie o Wielką Brytanię" w czasie ostatniej wojny. Pobyt p. Falkowskiego w naszym kraju stał się znakomitą okazją do spotkań z dawnymi towarzyszami broni. Warto przy tym pamiętać, że wielu pilotów LOTu brało czynny udział w walkach lotniczych na frontach drugiej wojny światowej — na wschodzie, zachodzie i południu Europy.

Po zakończeniu wizyty w kraju pan Jan Falkowski odleciał na pokładzie samolotu PLL LOT do Paryża.

BUDOWA PORTU LOTNICZEGO

CORAZ większym zainteresowaniem cieszy się budowa nowego międzynarodowego dworca lotniczego na warszawskim Okęciu. Stolica staje się bowiem poważnym węzłem komunikacji powietrznej, wzrastają również zadania LOTu w przewozie pasażerów na liniach zagranicznych, ich sieć stale się rozszerza, już ponad 15 tysięcy samolotów rocznie wielu najpoważniejszych towarzystw lotniczych ląduje i startuje na warszawskim lotnisku. Potrzeby rosną i tylko budynki i urządzenia nowego portu lotniczego zdołają je zaspokoić.

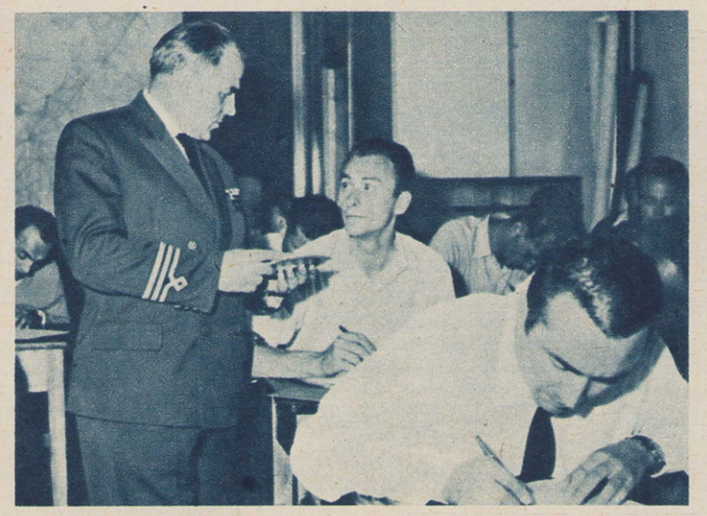
Nasz fotoreporter odwiedził ostatnio teren budowy. Jest ona już poważnie zaawansowana. Wylania się już konstrukcja hali głównej oraz bocznych zabudowań, których ogólna kubatura przekroczy 100 tysięcy metrów sześciennych, a powierzchnia — 15 tys. metrów kwadratowych. Sama tylko hala pasażerska będzie miała 5 tys. metrów kwadratowych powierzchni i pokryta będzie nowocześnie zaprojektowanym dachem. Wygodny dojazd do portu zapewni przedłużona Aleja Żwirki i Wigury. Zakończenie budowy przewidziane jest za dwa lata.

Pamiątkowe zdjęcie przed samolotem Ił-18.

NOWI PILOCI

Perspektywy rozwojowe „LOTu", bliskie już dostawy nowego sprzętu lotniczego — spowodowały wzrost zapotrzebowania na doskonale wyszkolone załogi latające. W „LOCIE" trwa więc intensywne szkolenie. Większość kandydatów przybywa z lotnictwa sportowego, jednym z nich jest znany szybownik, były mistrz świata mgr inż. Edward Makula.

Egzaminy są niezwykle surowe, kandydaci muszą wykazać się nie tylko bogatym zasobem wiedzy lotniczej, ale również dobrą znajomością języka rosyjskiego i angielskiego.



Zadania z nawigacji nie są łatwe, ale szef nawigatorów LOTu — Czesław Malinowski w każdej chwili gotów jest służyć radą i pomocą.

Opracowanie trudnych zadań z dziedziny mechaniki lotniczej wymaga skupienia. Inż. Mieczysław Roszkowski bada postęp pracy Edwarda Makuli (siedzi, drugi od lewej).

CLIFF RICHARD

10 października przybyły na lotnisko Okęcie w Warszawie setki „nastolatków", aby powitać słynnego piosenkarza CLIFFA RICHARDA oraz jego równie popularny zespół „The Shadows" — „Cienie". Podróż z Londynu do Polski odbyli artyści na pokładzie samolotu turbośmigłowego Ił-18, należącego do Polskich Linii Lotniczych LOT.

— Leciało nam się znakomicie — powiedział Cliff Richard. — Nawet się nie spostrzegliśmy, gdy był już Berlin, a potem już tylko jeden skok do Polski. Załoga samolotu była bardzo miła i gościnna, zdążyliśmy się z nią nawet zaprzyjaźnić. W imieniu własnym i moich chłopców serdecznie dziękuję za przyjemny i wygodny lot.

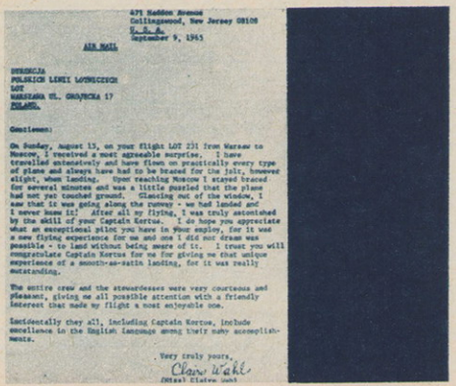
Na zdjęciu — Cliff Richard witany przez małe warszawianki — Elżbietę i Hanię.

GRATULACJE

WYSOKIE umiejętności naszych pilotów budzą niejednokrotnie podziw wśród pasażerów zagranicznych i krajowych linii LOTu. Oto ostatnio otrzymaliśmy miły list od panny Claire Wahl z Collingswood, ze stanu New Jersey w USA. Pisze ona:

„Panowie!

W niedzielę, 15 sierpnia, w czasie lotu nr 231 z Warszawy do Moskwy spotkała mnie bardzo przyjemna niespodzianka. Podróżowałam wiele i latałam praktycznie wszystkimi typami samolotów — zawsze przywiązywałam się pasami na wypadek nawet lekkiego wstrząsu podczas lądowania. Dolatując do Moskwy zapięłam więc pasy i byłam troszeczkę zdziwiona, że samolot jeszcze nie dotknął ziemi. Spoglądając przez okno, zobaczyłam że jedzie on wzdłuż drogi startowej — wylądowaliśmy i nawet o tym nie wiedziałam. Po wszystkich mych lotach byłam naprawdę zdumiona zręcznością Waszego kapitana Kortusa. Spodziewam się, że doceniacie jak wyjątkowego pilota macie wśród swego personelu. Było to dla mnie nowe doświadczenie lotnicze — nawet nie marzyłam, że można lądować, nie zdając sobie z tego sprawy. Wierzę, że przekażecie kapitanowi Kortusowi moje gratulacje za to, jedyne w swoim rodzaju, przeżycie — gładkie jak satyna lądowanie.



471 Haddon Avenue
Collingswood, New Jersey 08108
U. S. A.
September 9, 1965

AIR MAIL

DYREKCJA
POLSKICH LINII LOTNICZYCH
LOT
WARSZAWA UL. GRZYBOWSKA 17
POLAND.

Gentlemen:

On Sunday, August 15, on your flight LOT 231 from Warsaw to Moscow, I received a most agreeable surprise. I have travelled extensively and have flown on practically every type of plane and always have had to be braced for the jolt, however slight, when landing. Upon reaching Moscow I stayed braced for several minutes and was a little puzzled that the plane had not yet touched ground. Glancing out of the window, I saw that it was going along the runway - we had landed and I never knew it! After all my flying, I was truly astonished by the skill of your Captain Kortus. I do hope you appreciate what an exceptional pilot you have in your employ, for it was a new flying experience for me and one I did not dream was possible - to land without being aware of it. I trust you will congratulate Captain Kortus for me for giving me that unique experience of a smooth-as-satin landing, for it was really outstanding.

The entire crew and the stewardesses were very courteous and pleasant, giving me all possible attention with a friendly interest that made my flight a most enjoyable one.

Incidentally they all, including Captain Kortus, include excellence in the English language among their many accomplishments.

Very truly yours,
Claire Wahl
(Miss) Claire Wahl

Również i „LOT Nowiny" gratulują kapitanowi Kortusowi i jego załodze doskonałego opanowania sztuki pilotażu i wzorowego stosunku do pasażerów.

Na naszym zdjęciu kpt. Florian Kortus.

ODLOT „WAGABUNDY"

Nomen omen — można powiedzieć o znanym zespole popularnego kabaretu „Wagabunda". Jakkolwiek jego nazwa kojarzy się z wozami średniowiecznych wagantów, to jednak nasi artyści uznają bardziej nowoczesne, szybsze i wygodniejsze środki podróży — samoloty LOTu. Ostatnio zespół opuścił Polskę, udając się na pięciotygodniowe występy do Izraela. Pierwszy etap podróży wiódł z Warszawy do Aten na pokładzie polskiego Ił-18. W stolicy Grecji artyści przesiedli się do samolotu TWA.

Na naszym zdjęciu widzimy piętnastoosobowy zespół „Wagabundy" tuż przed odlotem z warszawskiego Okęcia.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Milionerzy powietrzni LOT-u — członkowie załóg latających — cieszą się zasłużoną sławą. Okazało się jednak, że i wśród pasażerów naszych linii lotniczych mamy również „milionera". Jest nim mieszkaniec Wybrzeża, dyrektor Instytutu Maszyn Przepływowych PAN — PROF. ROBERT SZEWALSKI. Rozmawiamy z nim na lotnisku Okęcie, tuż po przylocie samolotu z Gdańska.

— Choć nie prowadzę dokładnej statystyki swych lotów, to jednak mogę szacunkowo określić ilość przelecianych kilometrów na ponad 1600 tysięcy, 1520 tysięcy km przeleciałem samolotami LOT-u, w tym 1460 tys. km na liniach krajowych. Korzystam z nich już dwadzieścia lat; samolot jest moim stałym środkiem podróży. Doskonale pamiętam więc czasy, gdy latało się maszynami transportowymi z ławami pod ścianami.

Jak zdołał pan przelecieć tak ogromną ilość kilometrów?

— Mieszkam i pracuję na Wybrzeżu, ale obowiązki służbowe wymagają ode mnie częstego kontaktu ze stolicą. Niejednokrotnie zdarza się, że lecę do Warszawy tylko na kilka godzin, by po załatwieniu sprawy natychmiast powrócić do Gdańska. Tak było, gdy w latach 1951 — 1954 pełniłem funkcje rektora Politechniki Gdańskiej, a obecnie, będąc dyrektorem wspomnianego Instytutu oraz członkiem rzeczywistym PAN-u, muszę jeszcze częściej wpadać do Warszawy na narady i posiedzenia naukowe, dla załatwienia ważnych spraw w centralnych instytucjach. Tylko samolot umożliwia mi pogodzenie tych wszystkich licznych obowiązków. Dzięki niemu mogę też powrócić na noc do Gdańska, a tym samym uniknąć męczących noclegów w pociągu lub w przepełnionych warszawskich hotelach. Zyskuję przez to co najmniej 20 proc. czasu dla siebie, dla swych spraw osobistych i rodzinnych.

— A podróże zagraniczne?

— Odbyłem ich wiele, a do niektórych krajów (ZSRR, Czechosłowacja, NRD, Węgry) latałem kilkakrotnie. Do najdłuższych podróży zaliczam loty do Londynu oraz dwukrotnie do Nowego Jorku i Los Angeles. Muszę tu podkreślić, że we wszystkich towarzystwach lotniczych spotykałem miłą i uprzejmą obsługę, traktującą pasażera z dużym uszanowaniem. Warto tu też podkreślić ścisły kontakt danego towarzystwa z pasażerem. W przypadku opóźnienia lotu zawiadamiany jest on o tym jeszcze w hotelu, dzięki czemu nie musi nadaremnie fatygować się na lotnisko.

— Jak pan ocenia nasze linie?

— Z obsługi LOTowskiej jestem na ogół bardzo zadowolony. Przez tyle lat zdobyłem sobie wśród załóg wielu znajomych. Po prostu na pokładzie naszego samolotu doskonale się czuję. Mam tylko czasami pewne zastrzeżenia do rozkładu lotów. Niekiedy ostatni samolot z Warszawy do Gdańska jest zbyt wcześnie lub też odlatuje już po odjeździe ekspressowego pociągu na Wybrzeże. Powinno być raczej odwrotnie. Pociąg powinien być rezerwowym środkiem lokomocji w przypadku odwołania odlotu ostatniego samolotu, choćby z przyczyn atmosferycznych. Warto o tym pamiętać.

— Dziękujemy za miłą rozmowę, raz jeszcze gratulujemy przelotu tak wielkiej ilości kilometrów i mamy nadzieję, że zechce Pan powiadomić nas, gdy zbliży się do dwumilionowego kilometra spędzonego w powietrzu.

Rozmawiał — M. K.

GOŚCIE Z KUBY

Samolotem PLL LOT przybyli do Polski goście z dalekiej Kuby, którzy przesiedli się na pokład naszego „Viscounta" w jednym z europejskich portów lotniczych. Zadowoleni z podróży chwalili smaczną polską szynkę, podaną im na pokładzie naszego samolotu.

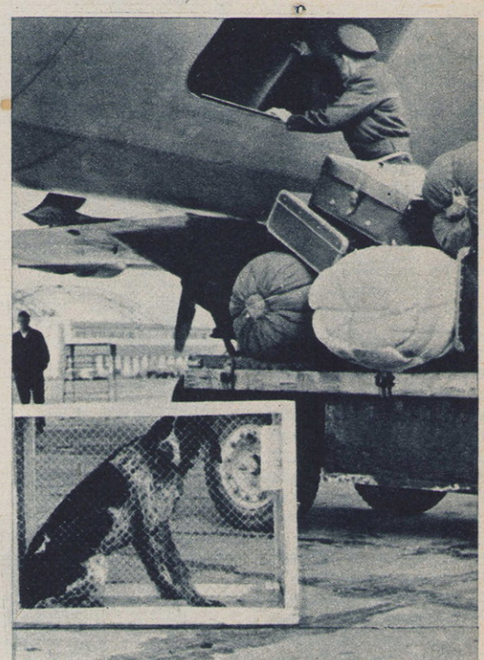
JESIENNE POLOWANIA

Polowania w Polsce cieszą się coraz większym powodzeniem wśród zachodnioeuropejskich i skandynawskich myśliwych. Wielu z nich kilkakrotnie w czasie sezonu przylatuje do naszego kraju na pokładach samolotów LOTu, by wywieźć potem znakomite trofea i wiele przyjemnych łowieckich wrażeń. Coraz popularniejsze stają się też myśliwskie weekendy w Polsce. Przylot i odlot samolotami LOTu skraca podróż do minimum, pozwalając na maksymalne wykorzystanie czasu na wielkie łowy.

„LOT MAGAZYN"

Ostatnio ukazał się nowy numer „LOT Magazynu", który jest przeglądem nowości Polskich Linii Lotniczych LOT w rosyjskim, angielskim, francuskim, niemieckim i polskim języku. Obok kroniki numer zawiera wiele materiałów informacyjnych i reportażowych. Między innymi prezentuje on milionerów powietrznych LOTu, projekty naszych nowych plakatów, rozmowę ze stewardessą oraz rozmowę na lotnisku z naszym pasażerem — piosenkarzem jugosłowiańskim, Lado Leskovarem. Znajdujemy tu także informacje na temat wycieczek do Polski, a piękno naszego kraju obrazują liczne zdjęcia oraz artykuł o Gdańsku. Do tradycji „LOT Magazynu" należy także polska kuchnia oraz wykaz zagranicznych i krajowych placówek LOTu. Naszą nową linię do Helsinek prezentuje reportaż z tego miasta.

CZWORONOŻNY PASAŻER



W niecodziennej sytuacji znalazł się ten rasowy pies, oczekując na załadunek do wnętrza samolotu Il-18 i odlot do Frankfurtu nad Menem. Dodajmy, że czworonożni pasażerowie są dość częstymi gośćmi na pokładach naszych rejsowych maszyn. Zgodnie z przepisami, muszą one jednak całą podróż odbyć w specjalnych klatkach.

ZDJĘCIA W NUMERZE: LOT — Archiwum — 5, Marian Kobrzyński — 13.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 45 (748) z dnia 7 listopada 1965 r. „Skrzydlatej Polski".